

SKRZYDLATA POLSKA

SP 43 (2031)

28-10-1990 ● CENA 2500 zł

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

Pomnik Lotników Polskich w Northolt, poległych w latach 1940–1945, przed którym odbyły się uroczystości z okazji XXX Zjazdu Stowarzyszenia Lotników Polskich i 50 rocznicy Bitwy o Wielką Brytanię. Patrz str. 4–5: ZJAZD LOTNIKÓW W LONDYNIE Zdjęcie: Jerzy Pawlak

Wotum Lotników Polskich, uczestników II wojny światowej. Oryginał znajduje się w Sanktuarium Matki Boskiej Częstochowskiej na Jasnej Górze, a kopia – w amerykańskiej Częstochowie – w Doylestown w Pensylwanii

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● 11 października br. prezydent RP Wojciech Jaruzelski przyjął w Belwederze grupę polskich lotników, uczestników Bitwy o Wielką Brytanię na czele z gen. w st. spocz. pilotem Stanisławem Skalskim. Mówiono o walkach na froncie zachodnim, bojowych zasługach polskich lotników oraz ich niełatwym losie w powojennej Polsce. Po godzinnej rozmowie prezydent i lotnicy zwiedzili niewielkie Muzeum Władysława Sikorskiego przy ul. Belwederskiej, powstałe w wyniku starań członków Związku Kombatantów RP i Byłych Więźniów Politycznych z Mokotowa. Prezydent złożył kwiaty pod popiersiem gen. Sikorskiego i wpisał się do Księgi Pamiątkowej. Po muzeum gości oprowadzał pełnomocnik rodziny gen. Sikorskiego, mjr Tadeusz Bednarczyk.

● Premier Tadeusz Mazowiecki zdecydował o powołaniu komisji rządowej do spraw wycofywania wojsk radzieckich w Polsce. W jej skład mają wejść: minister — szef Urzędu Rady Ministrów jako przewodniczący oraz ministrowie: spraw zagranicznych, spraw wewnętrznych, obrony narodowej oraz transportu i gospodarki morskiej. Zadaniem komisji ma być koordynowanie działań związanych z wycofywaniem wojsk radzieckich z Polski oraz tranzytem wojsk ZSRR z byłej NRD.

● Z początkiem 1991 Polska i inne państwa Układu Warszawskiego będą mogły importować z USA technologie najwyższej klasy. Do wolnego obrotu zostaną bowiem dopuszczone, objęte do tego czasu embargiem, m.in. mikroprocesory wysokiej częstotliwości do Boeingów 767 oraz sensory stosowane w najnowszych samolotach i rakietach. Przypomnijmy, że od czerwca br. zniesione zostały ograniczenia w imporcie z USA m.in. elektronicznego wyposażenia kabin samolotów pasażerskich, silników rakietowych, najnowocześniejszych obrabiarek, specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia technologicznego, komputerów, mikroprocesorów Intel 386, supernowoczesnych sensorów i materiałów oraz laserów wysokiej częstotliwości. Tym samym przed Polską i pozostałymi państwami UW otwierają się możliwości importu technologii i wyrobów, które pojawiły się w USA zaledwie 2—5 lat temu. Tak więc wystarczy mieć „tylko" pieniądze, by pod względem technologicznym być bliżej świata.

● Osobnym działem Bazy Specjalnego Zaopatrzenia Biura Ochrony Rządu, mieszczącej się na terenie jednostki wojskowej przyległej do szpitala MSW w Warszawie, jest wydzielona kuchnia, w której przygotowywane są potrawy i desery na pokłady samolotów, którymi podróżują członkowie rządu i ich goście.

PERSONALIA

● Wychowawca kadr lotniczych, doc. dr hab. Kazimierz Oczoś z Politechniki Rzeszowskiej został profesorem.

● 6 października br., po 51 latach spędzonych na emigracji, powróciły na stałe do kraju córki marszałka Józefa Piłsudskiego: Wanda Piłsudska i Jadwiga Jaraczewska. Na lotnisku Okęcie powitał je premier RP Tadeusz Mazowiecki. Przypomnijmy, że Jadwiga Piłsudska-Jaraczewska w okresie międzywojennym była pilotką i w tym charakterze uczestniczyła także w II wojnie światowej.

WOJSKO

● W związku z likwidacją Narodowej Armii Ludowej NRD Polska wyraziła zainteresowanie nieodpłatnym otrzymaniem niektórych typów sprzętu i uzbrojenia wspomnianej armii. W nocie Ministerstwa Spraw Zagranicznych do władz zjednoczonych Niemiec podkreśla się, że przekazanie tego sprzętu byłoby ważnym czynnikiem umocnienia zaufania, bezpieczeństwa i współpracy między Polską a zjednoczonymi Niemcami i dobrze służyłoby kształtowaniu w praktyce polsko-niemieckiej wspólnoty interesów. Przez stronę polską byłoby również zrozumiane jako konkretny środek budowy zaufania między sąsiadującymi ze sobą narodami w jednoczącej się Europie. Wojsko Polskie zainteresowane jest w uzyskaniu m.in. samolotów MiG-29, wyrzutni rakiet przeciwlotniczych i przeciwpancernych wraz z rakietami, śmigłowców bojowych i kutrów rakietowych.

● Nieco danych o 6 Pomorskiej Brygadzie Desantowo-Szturmowej czyli sławnych „Czerwonych Beretach". Jej sztab, 10 i 16 bataliony desantowo-szturmowe oraz kilka oddziałów i pododdziałów różnych specjalności, w tym artylerii, saperów, łączności, zaopatrzenia, medycyny i inne — stacjonują w Krakowie. 1 batalion szturmowy 6 PBDS stacjonuje w Lublińcu, a 18 batalion desantowo-szturmowy — w Bielsku-Białej. Do „Czerwonych Beretów", cieszących się dużym zainteresowaniem poborowych, przyjmowani są tylko ci kandydaci, którzy otrzymają pozytywną opinię wojskowej komisji lekarskiej, na którą chętnych kierują Wojskowe Komendy Uzupełnień.

SPORT — AEROKLUBY

● 11 października br. p.o. przewodniczącego Komitetu do spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej Zygmunt Lenkiewicz udekorował szybowcowego mistrza Europy Janusza Trzeciaka złotym Medalem za Wybitne Osiągnięcia Sportowe, a wicemistrza Europy w tej dyscyplinie Franciszka Kępkę — medalem srebrnym. Jednocześnie wyróżnieni szybownicy otrzymali od Komitetu nagrody pieniężne, odpowiednio milion i pół miliona złotych. Podczas spotkania Z. Lenkiewicz zapewnił o pomocy Komitetu najlepszym polskim szybownikom, m.in. w związku z ich przewidywanym startem w przyszłorocznych mistrzostwach świata w Minden (USA).

● Z Francji wróciła ekipa polska, która wzięła udział w Pucharze Europy w Akrobacji Spadochronowej. Impreza odbyła się w dniach 22—30 września br. na lotnisku Tallard w pobliżu miasta Gap w południowo-wschodniej Francji. Polacy startowali tylko w grupie zespołów czteroosobowych. Nasza czwórka w składzie: Andrzej Belicki z A. Szczecińskiego oraz Mariusz Bieniek, Piotr Knop i Marcin Wilk, wszyscy z A. Gliwickiego, zajęła ostatnie, 13 miejsce w klasyfikacji oficjalnej, a w klasyfikacji nieoficjalnej, z dodatkowym udziałem dwóch zespołów pozaeuropejskich, była przedostatnia. Wygrali Francuzi. W grupach ośmioosobowych Puchar Europy zdobyli także Francuzi, ale najlepsi byli startujący poza konkursem Amerykanie.

● W dniach 26—29 sierpnia br. w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu odbyły się doroczne zawody spadochronowe o Puchar Tatr. Uczestniczyło 30 zawodników z Centrum Spadochronowego w Lucencu (CSRF), aeroklubów regionalnych i Wojskowych Klubów Sportowych. Wykonano po 4 skoki na akrobację i po 9 skoków na celność lądowania. W klasyfikacji łącznej wśród kobiet wygrała 18-letnia reprezentantka Aeroklubu Warszawskiego Bogna Branicka — 2 pkt (wygrała akrobację i skoki celnościowe) przed Danką Klačikovą (Lucenec) i Dorotą Pałczyńską (A. Warszawski), ex aequo, po 7 pkt. Wśród mężczyzn triumfowali spadochroniarze wojskowi. Wygrał Marek Tarczykowski (WKS Zawisza) przed Ireneuszem Zalewskim (WKS Wawel) i Andrzejem Lamchem (WKS Grunwald) — wszyscy po 7 pkt. Sponsorami zawodów była nowosądecka spółka TWD-Konspol oraz osoby prywatne.

MODELARSTWO

● W dniach 28—30 września na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego w Pobiedniku Wielkim odbyły się Mistrzostwa Polski Modeli Akrobacyjnych zdalnie sterowanych: klasy F3A z udziałem 12 zawodników z 6 aeroklubów i F3A klub — 18 zawodników z 12 aeroklubów. W obydwu klasach przeprowadzono po cztery kolejki lotów, z których trzy najlepsze liczyły się do punktacji. W klasie F3A zwyciężył Franciszek Glasowicz (A. Krakowski) — 4506 pkt przed Jerzym Kosińskim (A. Warszawski) — 4383 pkt i Janem Miarką (A. Bielsko-Bialski) — 4329 pkt. Czołowe miejsca w klasie F3A klub zajęli: Bogusław Chachlowski (A. Bielsko-Bialski) — 1125 pkt., 2. Marek Dąbrowski (A. Ziemi Mazowieckiej) — 1017 pkt., 3. Robert Makowski (A. Poznański) — 993 pkt.

ZMARLI

● 13 września 1990, w Toronto, w wieku 90 lat **Eugeniusz Mazurek**, senior lotnictwa polskiego, mechanik lotniczy i pilot, od 1921 instruktor w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie, od 1923 w eskadrze zapasowej, pracownik Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, instruktor Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Lublinku, od 1932 szef mechaników w Aeroklubie Warszawskim, od 1933 ekspert techniczny polskiego sprzętu lotniczego sprzedawanego za granicę, w czasie kampanii wrześniowej 1939 szef mechaników jednostki lotniczej, 19 września 1939 wraz z personelem PLL LOT ewakuowany do Rumunii, skąd po długiej wędrówce trafił do Francji, a następnie USA i Kanady, gdzie został zwolniony z czynnej służby i skierowany do pracy w przemyśle wojennym. Przez 25 lat pracował w wytwórni De Havilland Aircraft Company. Od 1968 był na emeryturze. Członek Stowarzyszenia Lotników Polskich — Skrzydło 430 „Warszawa" w Toronto. (Wiadomość nadesłał Jerzy Rozwadowski z Kanady).

● 4 października 1990, w wieku 52 lat, **Włodzimierz Jesionowski**, instruktor pilot.

● 5 października 1990, **Adela Leja**, wdowa po Wiktorze, towarzyszka jego lotniczego życia.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- FOTOREPORTAŻ Z SALONU LOTNICZEGO FARNBOROUGH'90
- Z RZESZOWA ZA OCEAN
- NASI LAUREACI
- SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
- CONDOR W DZIURZE OZONOWEJ
- Z HISTORII LOTNICTWA CHIŃSKIEGO
- LOTNICY POLSCY Z WIELKIEJ BRYTANII
- LIGHTNING DLA MODELARZY (2)
- KOLEKCJA SP: PZL SOKÓŁ

PRATT — WHITNEY W POLSCE

9 października br. w Warszawie odbyło się spotkanie przedstawicieli firmy Pratt and Whitney z grupą dziennikarzy polskich. Tę znaną na świecie firmę, głównie z produkcji silników lotniczych, prezentowali: wiceprezydent marketingu Henri Picard oraz Tomas Hajek, Swift Tarbell, Mark Sullivan, Lynann Marshal, Clifford Steven i Agata Miedlar. Przypomnijmy, że Pratt a. Whitney jest oddziałem United Technologies Corporation w Hartford, stan Connecticut, USA, i od dość dawna współpracuje z polskim przemysłem lotniczym. Od 15 lat w Polsce wykonywane są części do silników turbośmigłowych PT6, a obecnie — także przekładni oraz innych mechanizmów dla całej produkcji silników turbośmigłowych, turbowałowych i małych silników turbinowentylatorowych Pratt a. Whitney. Silnik PT6, produkowany w ponad trzydziestu odmianach, jest wysoko ceniony na świecie. Odegrał on znaczącą rolę w rozwoju regionalnych rynków przemysłu lotniczego w ostatniej dekadzie. Pratt a. Whitney mając dobre doświadczenia z producentami polskimi, obecnie jest w toku rozmów z PZL, których celem jest rozszerzenie współpracy w takich dziedzinach jak: produkcja kolejnych części do silników Pratt a. Whitney, wymiana silników samolotów DC-3 na silniki PT6, rozpatrzenie problemu wymiany silników w samolotach produkcji radzieckiej, takich jak Tu-154M, na silniki Pratt a. Whitney, wyposażenie w silniki tej firmy samolotów An-28 produkowanych w PZL Mielec, dostarczenie silników Pratt a. Whitney do samolotów PZL-130 Orlik turbo, produkowanych w PZL Warszawa Okęcie, możliwości utworzenia nowej spółki typu joint-venture. Warto też dodać, że nowo zakupione przez PLL LOT samoloty ATR-72 będą miały silniki Pratt a. Whitney serii PW100.

INFORMACJE ZE ŚWIDNIKA

● Dyrektor naczelny PZL Świdnik mgr inż. Jerzy Bojko złożył rezygnację ze stanowiska. Na jego miejsce dyrektor departamentu kadr w Ministerstwie Przemysłu wyznaczył tymczasowo mgr. inż. Andrzeja Kukiełkę pracującego w wytwórni od 18 roku życia, który powiedział m.in., że będzie kontynuował działania rozpoczęte przez swego poprzednika.

● „Głos Świdnika" z 30 sierpnia 1990 napisał: „Z okazji Święta Lotnictwa 23 sierpnia w sali konferencyjnej WSK odbyło się uroczyste spotkanie, podczas którego zasłużeni pracownicy Wytwórni uhonorowani zostali odznaczeniami resortowymi. Odznakę „Zasłużony dla Rozwoju Przemysłu Maszynowego" otrzymały 34 osoby, natomiast 80 osób wyróżniono odznaką „Zasłużony Pracownik WSK PZL — Świdnik". Zabierający na zakończenie spotkania głos dyr. Kukiełka serdecznie pogratulował wyróżnionym, życząc im dalszych sukcesów w pracy oraz wyników nie gorszych od tych, które uzyskali w latach poprzednich".

A my myśleliśmy, że 23 sierpnia jako święto lotnictwa polskiego odeszło w niepamięć.

● Przewidywany zysk bilansowy PZL Świdnik wyniesie w br. 90 mld złotych, a może nawet więcej. Korzystny wynik finansowy wynika z zawarcia korzystnego „kontraktu B" na sprzedaż śmigłowców do jednego z państw azjatyckich. Kontynuowana jest także produkcja nielotnicza. Obecny profil PZL Świdnik obejmuje więc produkcję lotniczą oraz uboczną. W porównaniu do ub.r. wytwórnia zatrudnia ok. 350 pracowników mniej. Obowiązuje całkowity zakaz przyjmowania pracowników z zewnątrz oprócz czterech wydziałów, w tym agro.

● PZL Świdnik prowadzi ożywione rozmowy handlowe z partnerami zagranicznymi. Po przedstawicielach firm z USA, Francji i Wielkiej Brytanii, współpracą ze świdnicką wytwórnią zainteresowani są kolejni Anglicy (firma Lucas), Holendrzy (Hillman) i Japończycy (Kawasaki). Z zamówień krajowych zwraca uwagę zainteresowanie marynarki śmigłowcem Sokół. Są też chętni na pasażerską wersję tego śmigłowca. Specjalna jego wersja pod nazwą Anakonda, przygotowywana jest dla ratownictwa wodnego.

● Wytwórnia śmigłowców PZL Świdnik jeszcze w tym roku rozpocznie produkcję motolotni, które będą mogły być montowane w różnych konfiguracjach, w zależności od przeznaczenia i umiejętności pilota. Zakład będzie również oferował do sprzedaży poszczególne elementy i podzespoły do samodzielnego montażu. Napęd mają stanowić na razie silniki: Trabant (najtańszy) lub austriacki Rotax. W opracowaniu jest silnik polski. Jeśli chodzi o skrzydło, brana jest pod uwagę lotnia Libra 2M o powierzchni nośnej 16,5 m^2, produkowana przez firmę Penetrator w Staniątkach k. Krakowa. W związku z możliwością zastosowania motolotni do celów gospodarczych, czynione są starania o uzyskanie certyfikatu nowej motolotni w oparciu o przepisy RFN.

● PZL Swidnik w przeszłości sprzedawały śmigłowce do Iraku. Ostatnio jednak takiej sprzedaży nie planowano, była jednak szansa na naprawy kilku śmigłowców, będących własnością Iraku.

● W br. PZL Świdnik otrzymały z zagranicy liczne oferty na śmigłowcowe usługi przeciwpożarowe, m.in. z Francji, Hiszpanii i Portugalii. W tym ostatnim kraju pracował ostatnio Sokół pilotowany przez Ryszarda Kasperka. Jest szansa na kolejne kontrakty.

● Bambi-bucket to zbiornik z wodą lub pianą, umocowany do śmigłowca, wykorzystywany do gaszenia pożarów lasów. Skonstruowany w Kanadzie przechodzi obecnie próby w Polsce. PZL Świdnik ma trzy takie zbiorniki: dwa o pojemności 500 dm^3 i jeden o pojemności 1500 dm^3. Użycie tych zbiorników daje szansę znacznego poprawienia skuteczności zwalczania pożarów lasów, zwłaszcza w trudno dostępnych terenach i w górach.

● Z Sierra Leone powrócił zespół ekspertów PZL Świdnik w składzie: Leopold Mikitiuk (przewodniczący) oraz Zbigniew Juszczyński i Bartłomiej Koper. Zespół pracował pod kierownictwem przedstawiciela Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Badano przyczyny wypadku polskiego śmigłowca Kania, który 14 lipca br. wpadł do morza, w wyniku czego prawdopodobnie zginęli: pilot Wojciech Walawski, obywatelka Francji i dwóch obywateli Sierra Leone. Prace dochodzeniowe w miejscu wypadku trwały miesiąc. Wyłowiono części śmigłowca, które po przewiezieniu do kraju poddane zostały badaniom w Centralnym Laboratorium Kryminalistyki Komendy Głównej Policji w Warszawie. Wyniki ekspertyzy nie są jeszcze znane. W poszukiwaniu szczątków śmigłowca i zwłok pilota oraz pasażerów pomagali Amerykanie wyspecjalizowani w poszukiwaniach morskich. Mętna woda i muliste dno utrudniały prace, które przerwano po tygodniu. Zwłok pilota nie odnaleziono.

● Najlepszy polski pilot w akrobacji samolotowej Janusz Kasperek z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku dał pokaz swego lotniczego kunsztu podczas festynu sportowo-kulturalnego, zorganizowanego na stadionie miejscowej Avii przez Komitet Pomocy SOS „Solidarność" w Świdniku. Aeroklub Robotniczy prezentował także lotnię.

● Aeroklub w Świdniku zorganizował w końcu sierpnia br. samolotowe loty pasażerskie nad jeziorami Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego. Najczęstszymi pasażerami byli rolnicy.

● Amerykańscy filmowcy, wykonujący w Krasnobrodzie zdjęcia do filmu „Kłusownicy", odwiedzili Świdnik zapraszając Janusza Kasperka do udziału w scenach nakręcanych w powietrzu.

● **IRAN.** Lotnictwo wojskowe otrzymało z ZSRR pierwsze z zamówionych myśliwce bombardujące MiG-29, które wylądowały w jednej z lotniczych baz irańskich.

● **OSTIV.** Podano do wiadomości, że wraz z 22 Szybowcowymi Mistrzostwami Świata (29.06.—14.07.1991), odbędzie się w Minden (w stanie Nevada, w USA) 22 Kongres Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa, znanej pod skrótem: OSTIV. Kongres obradować będzie w dniach 3—12 lipca 1991.

● **USA.** Sekretarz stanu USA James Baker i minister spraw zagranicznych ZSRR Eduard Szewardnadze zawarli 27 września wstępne porozumienie o ograniczeniu zbrojeń konwencjonalnych w Europie, przybliżające sukces toczących się od 1989 wiedeńskich rokowań rozbrojeniowych. Porozumiano się, jaki procent żołnierzy US Army i Armii Radzieckiej może stacjonować w Europie. Agencje poinformowały jednak, że nie udało się uzgodnić tylko jednego: czy przyszły układ powinien objąć samoloty myśliwskie stacjonujące na lądzie, a należące do jednostek lotnictwa morskiego.

● **BRAZYLIA.** Koncern Embraer wyeksportował niedawno dwusetny samolot EMB-120 Brasilia. Maszynę tę otrzymał założony w 1977 jeden z większych w USA regionalny przewoźnik Comair, należący do linii lotniczych Delta Airlines. Comair użytkuje już 16 samolotów Brasilia, a zamówiono ich ogółem 40. Na dalsze 40 EMB-120 złożono opcję.

● **WIELKA BRYTANIA.** Zakłady British Aerospace mają obecnie dobrą passę zamówieniową na swój samolot BAe 146. Dziewięć przewoźników z siedmiu krajów zamówiło łącznie 25 samolotów tego typu, a na 8 złożono opcję. Wytwórnia oferuje ten samolot regionalnej komunikacji lotniczej w dwóch wersjach: 70-miejscowej i 80-miejscowej.

● **NIEMCY.** W końcu sierpnia br. regionalny przewoźnik lotniczy Air Bremen, zatrudniający 85 pracowników, musiał z powodu trudności finansowych zawiesić swoją działalność przewozową. Jest to już trzeci regionalny przewoźnik zachodnioniemiecki, po Südavii i German Wings, który zaprzestał przewozów lotniczych.

● **ZSRR.** Z okazji 60-lecia spadochroniarstwa radzieckiego odbyły się na moskiewskim lotnisku w Tuszyno międzynarodowe zawody spadochronowe z udziałem 142 zawodników w skokach klasycznych oraz 100 z zespołowych formacji spadochronowych (RELATIV) z 17 krajów. Imprezę uświetnili swą obecnością weterani sportu spadochronowego ZSRR: Halina Piasecka i Anna Szisztnariewa, które w 1934 wykonały skoki spadochronowe z wysokości 7935 m bez aparatów tlenowych; Wiera Kuleszowa, pierwsza radziecka spadochroniarka (1931); Mikołaj Gładkow, zwycięzca pierwszych wszechzwiązkowych zawodów spadochronowych w 1935; Wasyl Romaniuk, wielokrotny rekordzista świata. W zawodach, które miały charakter towarzyski, większość zwycięstw w poszczególnych konkurencjach odnieśli spadochroniarze ZSRR.

● **USA.** Strategic Air Command US Air Force otrzymały 60, i ostatni z zamówionych w zakładach McDonnell Douglas samolot tankujący paliwo w powietrzu KC-10.

● **NIEMCY.** Według nie potwierdzonych jeszcze oficjalnie wiadomości, zaplanowana na 1992 międzynarodowa wystawa lotniczo-kosmiczna pn. ILA'92 nie będzie mogła odbyć się w Hanowerze, gdyż zaplanowano rozpoczęcie w 1992 rozbudowy i modernizacji tamtejszego lotniska. Rozważa się możliwość przeniesienia ILA'92 do Berlina.

● **ZSRR.** W Kijowie odbyła się narada dowódców wojsk obrony przeciwlotniczej państw-stron Układu Warszawskiego. Jej tematem była rola i miejsce obrony przeciwlotniczej w warunkach przemian społeczno-politycznych i gospodarczych zachodzących w Związku Radzieckim i krajach Europy Środkowo-Wschodniej oraz na całym świecie. Uczestnicy narady wzięli udział w pokazowych zajęciach w kijowskiej Wyższej Oficerskiej Szkole Łączności Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. marszałka lotnictwa A. Pokryszkina oraz zwiedzili Wojskową Akademię Obrony Przeciwlotniczej Wojsk Lądowych, gdzie zapoznali się z organizacją procesu nauczania.

● **IRAN.** Iran Air, będące narodowym przewoźnikiem Iranu zawarły z holenderskim Fokkerem kontrakt wartości 450 mln USD. Przewidziana jest dostawa sześciu Fokkerów 100 wraz z kompletnym serwisem części zamiennych. Zamówienie przewiduje także wyszkolenie na tym typie samolotu personelu latającego i technicznego irańskiego przewoźnika w Holandii. Pierwsze dwa zamówione samoloty Iran Air mają otrzymać w październiku br., a cztery następne do końca tego roku. Samoloty holenderskie będą wykorzystywane w Iranie głównie na liniach wewnętrznych. Zakup samolotów w Holandii — to pierwszy etap unowocześnienia floty Iran Air od czasu wojny iracko-irańskiej. Wybrano Fokkery 100 ze względu na ich dobre własności pilotażowe, niskie zużycie paliwa, komfort na pokładzie, nowoczesność i niezawodność systemów elektronicznych. Zrezygnowano z planowanych pierwotnie zamówień na zachodnioeuropejskie aerobusy i samoloty radzieckie. Natomiast amerykański Boeing nie mógł sprzedać samolotów Iranowi, ze względu na sprzeciw rządu USA pilnującego przestrzegania embarga na dostawę nowoczesnej techniki (wyroby high-tech) do Iranu. Iran zakupił Fokkery na dogodnych warunkach — 80% wartości kontraktu jest kredytowane przez konsorcjum banków holenderskich i zachodnioniemieckich.

● **CZECHOSŁOWACJA.** Praska gazeta „Lidove Noviny", powołując się na czechosłowackie Ministerstwo Obrony doniosła, że do 18 września br. wojska radzieckie zdemontowały wszystkie trzydzieści wyrzutni rakietowych, które znajdowały się na terytorium CSRF. Poza tym do Związku Radzieckiego wycofano m.in. 39 596 żołnierzy radzieckich, co stanowi 53,8 proc. ich kontyngentu w tym kraju, 234 komplety środków obrony powietrznej i 62 samoloty.

● **FRANCJA.** Wytwórnia silników Turbomeca podała, że otwiera swe filie w Niemczech i w Singapurze, w których na razie można będzie kupić niektóre części zamienne do swych wyrobów. W przyszłości rozważa się produkcję w tych filiach części zamiennych i montaż silników Turbomecy. (kon)

TURECKIE A.340

Tureckie linie lotnicze THY zamówiły w Airbus Industrie 5 samolotów A.340 i złożyły opcję na 5 dalszych maszyn tego typu. Dostawy rozpoczną się w 1993, kiedy THY planuje latać samolotami A.340 do Ameryki i na Daleki Wschód. Na zdjęciu poniżej z Airbus Industrie makieta samolotu w barwach THY.

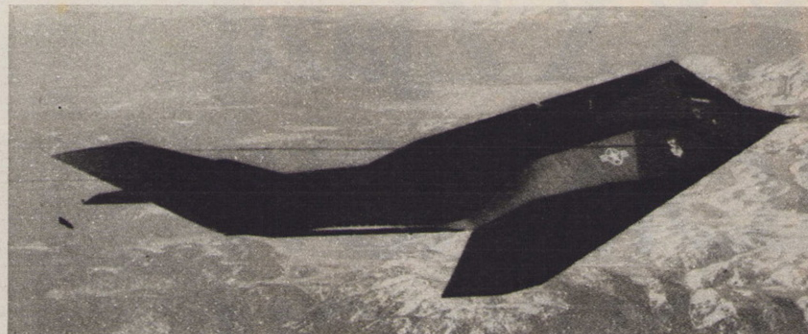


ŚMIGŁOWCEM NAD GÓRAMI KAUKAZU

Jedną z większych atrakcji turystycznych czarnomorskiego kurortu Soczi w ZSRR jest możliwość wykonania ponad półgodzinnego przelotu śmigłowcem Mi-8P (28 pasażerów) nad malowniczymi górami Kaukazu, osiągając przy tym maksymalną wysokość lotu do trzech tysięcy metrów. Na trasie przelotu znajduje się m.in. Czerwona Polana — miejsce, w którym planuje się rozegranie zimowej Olimpiady w 1996. Baza śmigłowca Aeroflotu znajduje się na modernizowanym teraz lotnisku w Adlerze. Koszt przelotu — 18 rubli.

Tekst i zdjęcie: Marcin Dąbrowski





POWIETRZNA BLOKADA IRAKU

Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła 25 września rezolucję o powietrznej blokadzie Iraku. Rezolucja przyjęta przez wszystkich członków Rady, z wyjątkiem Kuby, nakazuje państwom należącym do ONZ:

● odmawiać pozwoleń na lądowanie i uzupełnianie paliwa samolotom lecącym do/z Iraku i Kuwejtu;

● odmawiać takim samolotom pozwolenia na przeloty nad swoim terytorium.

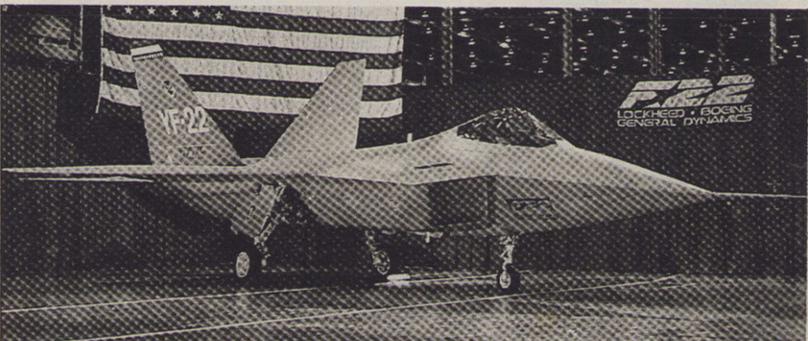
Ograniczenia te nie dotyczą samolotów dostarczających, po uzyskaniu zgody Rady Bezpieczeństwa, pomocy humanitarnej albo zaopatrujących międzynarodowe siły zbrojne nad Zatoką Perską. Samoloty te będą jednak musiały lądować przed granicą iracką lub kuwejcką i poddać swe ładunki szczegółowej kontroli.

W rezolucji Rady Bezpieczeństwa podkreśla się, że samolotów łamiących blokadę nie wolno zestrzeliwać.

Zdaniem rządu jordańskiego, rezolucja zabrania tylko transportu powietrznego towarów — nie ludzi. Tak też zinterpretował ją rzecznik Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO). „Dopóki nie otrzymamy innych wytycznych z Nowego Jorku, rezolucję będziemy odnosić jedynie do przewozu towarów" — stwierdził.

Przedstawiciel Iraku w Organizacji Narodów Zjednoczonych potępił rezolucję Rady Bezpieczeństwa jako „akt wojny".

Na zdjęciu powyżej z „Flug Revue" — amerykański F-117A.



PROTOTYP SUPERMYŚLIWCA YF-22

29 sierpnia br. zespół wytwórni Lockheed (Boeing) General Dynamics przedstawił w Palmdale prototyp drugiego amerykańskiego supermyśliwca YF-22, którego pierwszy lot przewidziano we wrześniu br. Wstępnie podano, że YF-22 ma długość 19,56 m, wysokość — 5,4 m, rozpiętość 13,10 m. YF-22 ma mieć maksymalną prędkość Ma: 0,7 i osiągać pułap 7600 m. Na zdjęciu powyżej z „Flug Revue" — YF-22 w Palmdale.

● **ZSRR.** Gazeta „Wozdusznyj Transport", ukazująca się w Moskwie od 1 stycznia 1978, przestała we wrześniu być organem Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR i Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego ZSRR. Obecnie ukazuje się jako gazeta lotnictwa cywilnego ZSRR. Od stycznia 1991 „Wozdusznyj Transport" stanie się tygodnikiem.

● **JAPONIA.** Agencja Obrony zdecydowała umieścić w planie rozwoju obronnych sił powietrznych na lata 1991—1995 samoloty wczesnego ostrzegania typu AWACS Boeing E-3A oraz tankowce KC-135 lub KC-10, na które zgłoszono opcję w USA.

● **FRANCJA.** W Issoudun (Francja) przeprowadzono (30.06.—13.07.1990) Motoszybowcowe Mistrzostwa Świata. W klasie pierwszej (motoszybowce o rozpiętości ponad 18 m) startowało 15 zawodników. Tytuł mistrzowski wywalczył Francuz Gerard Lherm, który startował na motoszybowcu Nimbus 4 zdobywając dużą przewagę punktową — 6629 pkt. Drugie miejsce zajął Belg Bourgard na Nimbusie 3 — 6372 pkt, trzecie — Niemiec Udo Leidinger na ASH 25E — 6279 pkt. W klasie drugiej (motoszybowce o rozpiętości poniżej 18 m) startowało 18 zawodników. Mistrzem został Niemiec Helmut Treiber — 5124 pkt, przed swym rodakiem Dieterem Huettnerem — 5026 pkt. (kon)

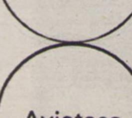
POWIETRZNI PRZEWOŹNICY (8)



AMERICAN AIRLINES. Dallas/Fort Worth — USA. Spółka akcyjna z większością udziałów AMP Corporation, zatrudnia 78 800 pracowników. W skład AA wchodzi przewoźnik regionalny American Eagle. Wykonuje przewozy w kraju, do Ameryki Południowej, Azji, Europy i na Karaiby. Sprzęt: ponad 520 samolotów, w tym 144 B.727, 108 MD-82, 40 DC-10, 30 B.737. Rocznie przewozi ponad 73 mln pasażerów Skrót: AA. Członek IATA. Przedstawicielstwo w Warszawie.



ANSETT NEW ZEALAND. Auckland — Nowa Zelandia. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 200 pracowników. Wykonuje przewozy w kraju. Sprzęt: 6 samolotów, w tym 4 B.737. Skrót: ZQ. Członek stowarzyszony IATA.



AWIATECA. Guatemala City — Gwatemala. Przedsiębiorstwo o mieszanym kapitale, zatrudnia ponad 150 pracowników. Wykonuje przewozy w Ameryce Środkowej i do Stanów Zjednoczonych. Sprzęt: 2 samoloty B.727.



BALAIR. Bazylea — Szwajcaria. Spółka z większością udziałów linii lotniczych Swissair (57%) i państwa (15,3%), zatrudnia ok. 500 pracowników Wykonuje przewozy w Europie, do Ameryki Północnej i Południowej, Afryki, na Środkowy i Daleki Wschód oraz na Karaiby. Sprzęt: 5 samolotów, w tym 3 MD-82. W 1988 przewieziono ponad 800 tys. pasażerów.

(ko)

XXX Zjazd LOTNIKÓW POLSKICH

JERZY PAWLAK ● Korespondencja z Wielkiej Brytanii



1



2

▼3





4



5

7 września br. przed godziną dziewiętnastą zwykle spokojna ulica Collingham Garden w Londynie, ożywiła się; pod siedzibę Stowarzyszenia Lotników Polskich (SLP) nadjeżdżały najróżniejsze samochody, od najwytworniejszych po standardowe. Chodnikiem od przystanku metra Earls Court Station, szli pojedynczo lub grupami starsi wiekiem mężczyźni, którzy kierowali się do okazałego budynku Stowarzyszenia Lotników Polskich. Niektórzy z nich byli uczestnikami Bitwy o Wielką Brytanię. Z okazji XXX Zjazdu i 50. rocznicy Bitwy o Wielką Brytanię władze Stowarzyszenia zorganizowały okolicznościowe cocktail party.

Lotników i zaproszonych gości witali przy wejściu: prezes Stowarzyszenia Lotników Polskich gen. w st. spocz. Aleksander Maisner oraz przewodniczący komitetu organizacyjnego Zjazdu kpt. w st. spocz. pil. Andrzej Jeziorski. Natomiast nad przebiegiem uroczystości czuwali: sekretarz generalny SLP Tadeusz Krzystek oraz mjr w st. spocz. pil. Ludwik Martel — uczestnik Bitwy o Wielką Brytanię.

Wkrótce po 19:00 przybyli: prezydent RP na uchodźstwie Ryszard Kaczorowski z adiutantem mjr. w st. spocz. pil. Tadeuszem Andersem, przewodniczący Rady Narodowej (odpowiednik polskiego parlamentu na uchodźstwie) Zygmunt Szatkowski, generałowie Królewskich Sił Powietrznych (RAF). T. Harding i D. Evans, a także merowie dzielnic Londynu. Zaproszeni goście udekorowani zostali biało-czerwonymi i niebiesko-biało-czerwonym kokardami.

Lotnicy i zaproszeni goście byli różnie ubrani: przeważały czarne garnitury (bez odznaczeń). W każdej z sal ustawiono stoliki z białym i czerwonym winem. Z ogólnej liczby 144 polskich pilotów myśliwskich, którzy brali udział w tej Bitwie żyją obecnie 32 osoby. Poza granicami mieszkają: Stanisław Chałupa, Bolesław Drobiński, Marian Domagała, Jan Falkowski, Mieczysław Gorzuła, Stefan Kleczkowski, Jan Kowalski, Tadeusz Kumiega, Zbigniew Kustrzyński, Włodzimierz Łazoryk, Antoni Markiewicz, Ludwik Martel, Włodzimierz Miksa, Eugeniusz Nowakiewicz, Antoni Seredyn, Jerzy Solak, Eugeniusz Sza-

Na zdjęciach:

1. Po złożeniu wieńców pod pomnikiem w Northolt prezydent RP na uchodźstwie Ryszard Kaczorowski zbliża się do pocztu sztandarowego
2. Poczet sztandarowy Koła Lotników w Londynie
3. Nabożeństwo za poległych lotników w kościele św. Andrzeja Boboli
4. Poczet sztandarowy kombatantów RAF
5. Trębacz RAF gra w Northolt ostatni sygnał (Last signal)

Zdjęcia autora

posznikow, Józef Szlagowski, Henryk Szczęsny, Witold Urbanowicz, Zbigniew Wróblewski, Janusz Żurakowski; natomiast żyją w Polsce: Jan Czerny, Marian Duryasz, Czesław Główczyński, Wacław Król, Jan Maliński, Jan Pentz, Tadeusz Sawicz, Stanisław Skalski, Stefan Witorzeńć, Jan Wydrowski (sporządzono na podstawie listy otrzymanej w Stowarzyszeniu Lotników Polskich).

Co pewien czas słychać było powitania: błyskały flesze Telewizji Polskiej i reporterów prasy londyńskiej. Zaobserwować było można spokojnego i opanowanego Witolda Urbanowicza, ożywionego Stanisława Skalskiego, pełnego humoru Henryka Szczęsnego, Zdzisława Radomskiego (w czasie wojny wylądował na macierzystym lotnisku mimo odstrzelonej w walce ręki), zasłużonych w bojach powietrznych Mariana Duryasza, Wacława Króla, Stefana Witorzeńcia i Tadeusza Sawicza z małżonką. Tworzyły się grupy dawnych przyjaciół i kolegów z dywizjonów frontowych.

8 września o 10:30 odbyło się uroczyste nabożeństwo w polskim kościele św. Andrzeja Boboli. Przy ołtarzu ustawiły się poczty sztandarowe Kół Lotniczych zrzeszonych w Stowarzyszeniu Lotników Polskich oraz harcerek i harcerzy z ośrodków emigracyjnych w W. Brytanii. Po nabożeństwie nastąpił odjazd samochodami i autokarami do Northolt przed Pomnik Lotników Polskich poległych w latach 1940—45, przy którym zaciągnęły wartę lotnicze i harcerskie poczty sztandarowe.

Przybyli zaproszeni goście i przedstawiciele władz brytyjskich. Asystę honorową pełnili kadeci RAF. Pozostali goście zgrupowali się po prawej stronie pomnika. Po krótkim przemówieniu kpt. Jeziorskiego o udziale polskich lotników w walkach nad Wielką Brytanią, trębacz RAF odegrał ostatni sygnał (Last signal). W powietrzu drgała przejmująca melodia towarzysząca poległym w boju. Pochyliły się sztandary w salucie pamięci... Następnie odezwał się głuchy warkot werbla. Kadeci RAF paradnym krokiem kolejno podawali wieńce. Pierwszy wieniec złożył prezydent Kaczorowski w asyście adiutanta, następnie merowie poszczególnych dzielnic Londynu, reprezentant Polskich Sił Zbrojnych na uchodźstwie — sędziwy gen. Rudnicki; w imieniu uczestników Bitwy o Wielką Brytanię gen. Stanisław Skalski i płk Witold Urbanowicz, komendant stacji RAF Northolt oraz przedstawiciel Kombatantów RAF, Zofia Kaliniecka, reprezentantka i przewodnicząca Kobiecej Pomocniczej Służby w Polskich Siłach Powietrznych, płk Mandziara w imieniu kombatantów Armii Krajowej, gen. Aleksander Maisner — od Stowarzyszenia Lotników Polskich.

Wkrótce zakończyła się podniosła uroczystość przy Pomniku Lotników Polskich w Northolt. Pierwszy opuścił trybunę prez. Kaczorowski, następnie poczty sztandarowe. Po kilkunastu minutach na niewielkim placyku usytuowanym pośród ucześczanych arterii komunikacyjnych pozostały pod pomnikiem tylko wieńce — dla Tych, co polegli pod obcym niebem...

JERZY PAWLAK

Michał Stanisław Żórawski, ur. 1938, został mianowany konsulem generalnym RP w Moskwie na początku maja br. Jest absolwentem Uniwersytetu Warszawskiego — wydziałów historii i prawa. Włada doskonale angielskim i rosyjskim. Uprzednio był kierowcą taksówki bagażowej, działaczem autonomicznych związków zawodowych oraz działaczem Komitetu Obywatelskiego przy przewodniczącym NSZZ „Solidarność", pracownikiem spółdzielczości mleczarskiej, a uprzednio pracował w centralach handlu zagranicznego (Elektrim i Paged). Jednak najwcześniej był pilotem.

Rozmowa z mgr. MICHAŁEM ŻÓRAWSKIM konsulem generalnym RP w Moskwie



POLEGLI I POCHOWANI W ZSRR

— Panie Konsulu, proszę opowiedzieć o swojej drodze do lotnictwa.

— W młodości bardzo chciałem być pilotem. Uzyskałem skierowanie na Gocław. W 1956 odbyłem podstawowe szkolenie lotnicze w Aeroklubie Warszawskim. Wylaszowałem się na samolocie Junak-2. Moim instruktorem był Zbigniew Kwiczała, ekspilot Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii.

— Później wstąpił Pan do szkoły oficerskiej?

— I tak, i nie. Po ukończeniu szkolenia co prawda zdałem pomyślnie egzamin do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie i zostałem przyjęty. Po tygodniu jednak zrezygnowałem.

— ...

— Przeraził mnie panujący wówczas dryl. Po kilku dniach miałem tego dość. Na początku o lataniu nie było nawet mowy. Istniały tylko same rygory. Dyscyplina dla dyscypliny. Bezduszne traktowanie ludzi. Odejście z OSL uszło mi bezkarnie, gdyż nie miałem ukończonych 18 lat.

— Czy zerwał się wtedy Pański kontakt z lotnictwem?

— Niezupełnie. Trochę jeszcze latałem w aeroklubie podczas studiów. Ale sympatia do lotnictwa pozostała na całe życie.

— Obecnie, jako konsul generalny Polski w Moskwie, jest Pan bardzo zaangażowany w wyjaśnianie sprawy Katynia, gdzie pochowano wielu polskich lotników. Czy zginął tam członek pańskiej rodziny?

— Nikt z moich bliskich nie został zabity w Katyniu. Co prawda, stryj mojej żony był więźniem w Ostaszkowie, ale jako podoficerowi udało mu się przeżyć i wstąpił później do armii Andersa. Natomiast mój ojciec miał sporą wiedzę o Katyniu i już w dzieciństwie wiele rzeczy się od niego dowiedziałem.

— Kiedy był Pan po raz pierwszy w Katyniu?

— Drugiego maja 1990 przyjechałem do Moskwy objąć stanowisko konsula, a w Katyniu byłem 13 maja, towarzysząc pielgrzymce polskiej policji. Była to podniosła uroczystość — z udziałem kompanii honorowej i orkiestry policyjnej. Odbyła się msza polowa. W połowie czerwca byłem tam ponownie wraz z delegacją Sejmu, której przewodniczył marszałek Mikołaj Kozakiewicz.

— I jak wypadła konfrontacja tego co Pan wiedział, z tym, co Pan zobaczył w Katyniu?

— Znałem dobrze wygląd tego miejsca ze zdjęć i przekazów filmowych. Pod tym względem więc nic mnie nie zaskoczyło. Ale nie o to przecież chodzi. Ważniejsze jest to, co człowiek czuje idąc tą samą drogą, którą szli Oni, choć — oczywiście — nawet w przybliżeniu nie byłem w stanie uzmysłowić sobie, co myśli człowiek idący na śmierć. A to miejsce tchnie śmiercią. Boję się go, ale będę tam stale wracał, bo muszę w końcu dojść, gdzie rzeczywiście są te mogiły.

— Ale Katyń to nie jedyne miejsce w ZSRR, gdzie spoczywają prochy polskich lotników z okresu II wojny światowej?

— Na początku czerwca br. władze radzieckie wszczęły śledztwo i rozpoczęły poszukiwania innych miejsc. Na razie ustalono, że pod Charkowem, w kwadracie nr 6, zostali pochowani polscy żołnierze z obozu starobielskiego, rozstrzelani w budynku NKWD w Charkowie. Trwają poszukiwania miejsca spoczynku więźniów obozu ostaszkowskiego, które może się znajdować w okolicach Tweru (wówczas Kalinina).

— Gdzie jeszcze mogą być mogiły zbiorowe polskich żołnierzy?

— Na pewno w autonomicznej republice Komi, gdzie było wiele obozów stalinowskich. Zapewne są tam pochowane tysiące Polaków. Jadę tam 30 września wziąć udział w uroczystościach ku ich pamięci.

— Czy jest już możliwe sporządzenie wykazu wszystkich miejsc martyrologii polskich lotników w ZSRR?

— Jest to bardzo trudna sprawa. Po pierwsze, przekazane Polsce imienne listy nie obejmują wszystkich osób zamordowanych przez NKWD, a tylko oficerów z obozów w Kozielsku, Starobielsku i Ostaszkowie. Po drugie, sporo nazwisk na tych listach jest poprzekręcanych. Po trzecie, o wielu miejscach jeszcze nie wiemy. Sądzę jednak, że z czasem poznamy większość miejsc, ale chyba nie wszystkie...

— Kto głównie pomaga w wyjaśnianiu okoliczności zbrodni i ustalaniu miejsc pochowania naszych rodaków?

— Sprzymierzeńców mamy sporo. Są to między innymi członkowie niezależnego stowarzyszenia radzieckiego „Memoriał" oraz dziennikarze polscy i radzieccy, jak również niektórzy radzieccy historycy i archiwiści. Poszukują oni nie tylko miejsc męczeństwa żołnierzy internowanych po 17 września 1939, ale także osób represjonowanych w późniejszym okresie, jak na przykład cmentarzy żołnierzy AK.

— W jaki sposób te miejsca zostaną upamiętnione, a na razie przynajmniej uporządkowane i oznakowane?

— Tu mamy mnóstwo do zrobienia, a możliwości i środków — niewiele. Będziemy się starali o umieszczenie choćby tablic pamiątkowych, ale przede wszystkim trzeba by te cmentarze uporządkować. Tymczasem władze radzieckie nie robią nic, a to przecież jest ich obowiązkiem.

— I najważniejsza sprawa dla rodzin Polaków pochowanych na terenie ZSRR. Jaką Pan konsul widzi możliwość ich indywidualnego przyjazdu na rzeczywisty lub symboliczny grób polskiego lotnika w Zaduszki lub w rocznicę śmierci?

— Ta sprawa jest od dawna uregulowana. Członkowie rodzin, którym Radziecki Czerwony Krzyż potwierdził fakt istnienia mogiły, mogą przyjechać na kilka dni bez specjalnego zaproszenia.

— Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał specjalny wysłannik SP: BOGUSŁAW WITKOWSKI

OD REDAKCJI. Zainteresowanym podajemy adres Stowarzyszenia Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca ZSRR, I Czeremuszkinskij projezd 5, 117036 Moskwa. Wykaz polskich placówek konsularnych w ZSRR, które w skomplikowanych sprawach mogą udzielić pomocy lub porady związanej z przyjazdem na grób członka rodziny: ● Wydział Konsularny Ambasady RP — 123557 Moskwa, Klimaszkina 4 ● Konsulat Generalny RP — 252034 Kijów, Jarosławow wał 12 ● Agencja Konsularna RP — 290011 Lwów, Iwana Franko 110 ● Konsulat Generalny RP — 220034 Mińsk, Omskij piereułok 6 ● Konsulat Generalny RP — 193318 Leningrad, 5 Sowietskaja 12/14 ● Konsulat Generalny RP — 232601 Wilno, Ausros Vartu 3.

W HOŁDZIE OFIAROM NKWD

1 września, w 51. rocznicę wybuchu II wojny światowej, na symbolicznym grobie polskich oficerów w Katyniu w imieniu wszystkich Polaków złożył wieniec przedstawiciel ambasady RP konsul Eugeniusz Jabłoński. Jednocześnie w imieniu żołnierzy WP wiązankę biało-czerwonych kwiatów na miejscu przypuszczalnego pogrzebania ofiar zbrodni złożyli przedstawiciele attachatu: płk Stanisław Torebko, ppłk Maciej Woźniak i kpt. Wacław Feryniec.

Hołd lotnikom podstępnie zgładzonym w Katyniu oddał przedstawiciel redakcji „Skrzydlata Polska" Bogusław Witkowski.

W uroczystości uczestniczyli również dziennikarze polscy i radzieccy oraz przedstawiciel miejscowych władz — Siergiej Barbaszow.

WYSTAWA W PARYŻU

W dniach 7 czerwca — 7 lipca 1990 odbyła się w Paryżu wystawa zatytułowana „Katyń", na której zaprezentowano 300 fotogramów. Wśród pokazanych zdjęć polskich oficerów znajdowały się m.in. fotografie lotników: ppor. pil. Janiny Lewandowskiej i por. pil. Walentego Wichlińskiego. **(B.)**

AKROBACJA w TORUNIU





Przez kilka pierwszych dni września nad lotniskiem Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu na przemian było cicho i głośno. 16 uczestników Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej rywalizowało bowiem często z... pogodą. Mimo to udało się rozegrać trzy regulaminowe konkurencje. Właściwie już po pierwszej z nich ukształtowała się czołówka w obydwu klasach, która dotrwała do zakończenia imprezy.

Startowano w dwóch klasach samolotów: A — na Zlinach 50LA i B — na Zlinach 526 AFS. W pierwszej mistrzem Polski został Marek Chmiel z Rybnika, a tytuły wicemistrzów zdobyli: I — Dariusz Andrzejewski z Radomia, II — Witold Chodorowski z Krosna. Na Zlinach 526 AFS najlepszy okazał się Leon Tyma z Ostrowa przed Piotrem Janasem z Radomia i — broniącym barw gospodarzy — Jackiem Sołtyszewskim.

We wszystkich dyscyplinach sportu wyraźnie daje się zauważyć brak zainteresowania kibiców. Dotyczy to również tak widowiskowej dyscypliny, jak akrobacja samolotowa. Mimo że lotnisko w Toruniu leży niemal w mieście, a organizatorzy zadbali o reklamę mistrzostw, kibiców było jak na lekarstwo. Nawet zbiorowa akrobacja medalowej trójki na Zlinach 50 LA nie przyciągnęła licznej rzeszy widzów. Szkoda, bo było na co popatrzeć.

WOJCIECH SZABELSKI

P.S. Pełne wyniki mistrzostw opublikowaliśmy w SP 38/1990.

Na zdjęciach autora (w kolejności): pokaz akrobacji zespołowej na Zlinach 50 LA w wykonaniu czołowej trójki mistrzostw Polski ● medaliści na podium zwycięzców: D. Andrzejewski (2), M. Chmiel (1) i W. Chodorowski (3) ● L. Tyma, najlepszy pilot grupy B, przy Zlinie 526 AFS

WSPOMNIENIE o Witoldzie Świadku

15 maja 1990 zginął śmiercią lotnika mój wychowanek i przyjaciel Witold Świadek. Zdarzyło się to na kontynencie afrykańskim, gdzie przebywał na kontrakcie. Jeszcze kilka tygodni przed tym tragicznym wydarzeniem, podczas serdecznego pożegnania, zapytałem Go: „Witek, po co pchasz się do tej roboty? Pozostań tu, z nami. Niemal natychmiast możesz podjąć pracę w rzeszowskim Ośrodku Szkolenia Personelu Latającego. Takich ludzi jak Ty bardzo potrzebujemy".

Witek, jak zwykle uśmiechnięty, odpowiedział: „Panie Romanie, nie wykluczam i takiej alternatywy, mam jednak zobowiązania wobec firmy i na razie muszę tam pojechać. Jeśli coś będzie się układać nie tak, wrócę natychmiast i znów podejmiemy tę rozmowę". Były to ostatnie słowa Witka, jakie usłyszałem.

Przez wiele lat byłem towarzyszem na lotniczej drodze Witka. Należałem do grona tych lotników, którzy kiedyś przybyli do jednej z klas Technikum Mechaniczno-Elektrycznego w Rzeszowie, aby zachęcać młodzież do lotnictwa. W jednej z ławek siedział wysoki, nieco przybladły i szczupły chłopiec, który nie przejawiał zainteresowania tym, o czym mówiliśmy i dopiero po latach przyznał się, iż zachowywał się tak dlatego, że wstąpienie do lotnictwa wydawało mu się wówczas mało realne. Na badania lekarskie pojechał z ciekawości, bo i koledzy jechali. Jakież było Jego zdziwienie, gdy tylko On jeden przeszedł tę próbę.

Gdy przyszedł na lotnisko, wszędzie Go było pełno. Swym zaangażowaniem, poczuciem humoru, pracowitością, a nade wszystko dążeniem do osiągania coraz lepszych wyników wyrastał ponad przeciętność. Podczas wakacji przenosił się na lotnisko. Warunków materialnych nie miał zbyt dobrych, więc dorabiał pracą u okolicznych rolników. Często chodził nocą lub świtem na stację kolejową wyładowywać węgiel. Później odsypiał te brakujące godziny w lotniskowych namiotach. Ale wystarczyło, aby słońce mocniej przygrzało, a już był pierwszy przy szybowcach. Z zamiłowaniem uprawiał również spadochroniarstwo i nie dawał mi spokoju, prosząc o przeszkolenie na samolotach, co nie było łatwe w tamtych latach. Na obozach szkolenia silnikowego znajdowali się tylko kandydaci do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Witek, nie mając innego wyjścia, też podpisał odpowiedni cyrograf i został skierowany na LPW.

O tym, że nie pasjonowało go lotnictwo wojskowe, wiedzieliśmy obydwaj.

Ponad dwadzieścia lat temu takich młodych, śmiałych i rozmiłowanych w lotnictwie sportowym było w naszym aeroklubie wielu, złamałem więc nakazy idące z góry i wbrew nim uruchomiłem szkolenie samolotowe na dość dużą skalę. Wyszkoliło się w ramach tej akcji kilkunastu młodych ludzi, którzy — jak Witek — garnęli się do lotniczego sportu i zawodu lotnika. I to była właśnie karta, którą wygrałem. Ci młodzi piloci na początku lat 70. stali się rewelacją sportu samolotowego w Polsce. Na czele tej wspaniałej grupy był Witek Świadek.

Przewracając stronice kroniki naszego macierzystego Aeroklubu Rzeszowskiego, widzę na zdjęciach Witka debiutującego w regionalnych zawodach szybowcowych. Na dalszych kartach przygotowuje z kolegami trzy klubowe Jaki do zawodów juniorów w Lisich Kątach. Lecą tam szóstką i wygrywają tę imprezę. Powtarzają ten sukces rok później, więc dostępują zaszczytu startowania w mistrzostwach seniorów. Udawałem się na te imprezy razem z nimi jako sędzia. W mistrzostwach 1971 zajęli pozycje środkowe, eliminując wielu starszych i doświadczonych lotników mego pokolenia. W 1972 Witold Świadek został samolotowym mistrzem Polski. Wśród ośmiu nazwisk z pierwszej czwórki załóg, sześć jest rzeszowskich. To są właśnie ci młodzi chłopcy, których wyszkoliliśmy wbrew ówczesnym dezyderatom władz Aeroklubu PRL.

Fama o świetnej grupie rzeszowskiej młodzieży lotniczej idzie w świat. Początkowo podczas imprez rodzą się różne podejrzenia: to niemożliwe, aby tacy młodzieńcy tak przebojowo wtargnęli w szeregi utytułowanych sportowców lotniczych. Sędzia, który zwykle jeździ na czele tej grupy, też jest obserwowany, czy aby nie wspiera ich i nie posuwa się do nieczystej gry. Mimo iż nic takiego się nie dzieje, organizatorzy plombują naszym zawodnikom radiostacje, choć i tu nie było naruszeń regulaminów. Rzeszowska młodzież na czele z Witkiem znów jest w czołówce, więc chyba faktycznie są tacy dobrzy.

Na początku lat 70. Witold Świadek wyjeżdża na wyższe studia do Wrocławia, ale kontaktu z nami nie zrywa. Korzystając z pomocy WSK, uczestniczy w wielu zawodach, latając tym razem na fabrycznych samolotach Jak-12. Gdy zakończył swą wrocławską edukację, znów zjawił się u mnie i zapytał: „Co mam robić panie Romanie? Zostać na Dolnym Śląsku, czy wracać do Rzeszowa?"

Nad odpowiedzią nie zastanawiałem się ani chwili. W tym czasie już zorganizowałem na lotnisku zakładową komórkę lotniczą, mieliśmy w planie utworzenie działu prób w locie silników samolotowych. Krótka wizyta w dyrekcji i sprawa załatwiona. Witkowi nie trzeba było wystawiać rekomendacji. WSK zatrudniała w tamtych latach wielu wybitnych sportowców lotniczych, w tym spadochroniarzy z Januszem Macem i Wacławem Czyżem oraz pilotów samolotowych Jana Barana, Janusza Trzeciaka i in. Powoli Witek zaczął wrastać w tamto środowisko, stając się wkrótce kołem napędowym komórki zatrudniającej nas. Szybko zdobył odpowiednie uprawnienia i rozpoczął trudną i odpowiedzialną pracę pilota doświadczalnego.

W drugiej połowie lat 70. pękły biurokratyczne okowy i lotnikom samolotowym udało się wystartować w samolotowych mistrzostwach świata. Witek odniósł wówczas swój pierwszy wielki sukces: został wicemistrzem świata. Podczas uroczystego powitania na lotnisku w Jasionce, obok powietrznej eskorty i licznych sympatyków tego sportu przy hangarach, pojawił się również wielkich rozmiarów napis: „Rzeszów wita mistrzów świata!" Był to napis wielce proroczy. Siedem razy miałem zaszczyt wywieszać ten transparent na powitanie naszych chłopców. Trzy razy dla Witolda Świadka, trzy razy dla Wacława Nycza i jeden raz dla Jana Barana. Niestety, napis ten zginął po ostatnim powitaniu Wacka przed trzema laty.

Czas i lata nieubłaganie lecą. Widzę Witka, jak stoi skupiony nad kolejnymi trumnami swych młodszych kolegów, którym wcześniej przypadł tak tragiczny los. Wydawało się, że On jest ponad tym wszystkim...



15 maja br. afrykański ranek był równie ciepły i pogodny, jak w dniach poprzednich. Wszyscy wstali bardzo wcześnie, aby zanim słońce stanie w zenicie, oblecieć zaplanowany obszar Emiratów i odwzorować go na fotograficznej błonie. Stanęli na betonowym wybiegu, silniki grały miarowo. Była szósta rano, gdy Witek po raz ostatni przesunął dźwignię gazu do przodu. A potem stało się coś tak nieoczekiwanego, że nawet On — człowiek, który z wielu trudnych sytuacji wychodził obronną ręką, nie zdołał przeciwdziałać tragicznemu losowi.

Miejsce wypadku zaznaczył potężny wybuch, pożogą zajaśniały piaszczyste wydmy pustyni, a później zaległa cisza. Wkrótce potem dotarła do nas tragiczna wieść, że Witold Świadek, wspaniały kolega i wybitny pilot, zginął śmiercią lotnika.

Coraz szybciej przerzucam kartki lotniczych wspomnień, coraz więcej twarzy tych, których już nie ma między nami. Na końcu tego szeregu — Witek. Jego uśmiechniętą, okoloną brodą twarz mam ciągle w swej pamięci. „Jak wrócę, panie Romanie, to porozmawiamy" — słyszę jeszcze Jego ostatnie słowa.

Witku! Jak to możliwe, abyś już był „po tamtej stronie"? A jednak...

ROMAN PRZEPIÓRA

Zdjęcie: Bernard Koszewski

LOT NOWINY • NEWS

TO ZOBOWIĄZUJE

Do końca roku jeszcze daleko, na sporządzenie ostatecznego bilansu plusów i minusów będzie jeszcze sporo czasu. Tym niemniej warto już teraz bacznie śledzić osiągane wyniki w pracy przewozowej naszego przedsiębiorstwa. Bieżąca analiza wzbogaca bowiem nie tylko wiedzę, ale pozwala na szybkie wyciąganie odpowiednich wniosków, reagowanie wszędzie tam, gdzie wydaje się to potrzebne.

Rok bieżący nie zaczął się i dla LOT-u pomyślnie. Wprowadzone od 1 stycznia podwyższone cła, zwiększone, pobierane już na lotnisku podatki — znacznie zahamowały ruch turystyczny, zwłaszcza na tak zwanych handlowych trasach — do Istambułu, Delhi, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Bangkoku czy Singapuru. Nagle w samolotach zrobiło się pusto, trzeba było odwoływać rejsy towarowe. Stąd spadek przewozów ludzi i ładunków, wytykany naszej firmie w publikacjach prasowych przez nie znających się na rzeczy dziennikarzy. Trzeba było czasu i kolejnej zmiany przepisów, aby nastąpił wzrost przewozów.

Myślę, że właśnie PLL LOT są dobrym miejscem do badania kondycji majątkowej naszego społeczeństwa. Wiadomo, że stale się ona obniża, a jednocześnie rosną ceny biletów na skutek różnych przyczyn. Jedną z ostatnich stał się międzynarodowy konflikt w rejonie Zatoki Perskiej. Nagle podrożało paliwo, skoczyły ceny na światowych rynkach. Na genewskim posiedzeniu IATA ustalono, że bilety lotnicze będą droższej od 5 do 7 procent. Niektóre linie wprowadziły już podwyżki cen za przeloty.

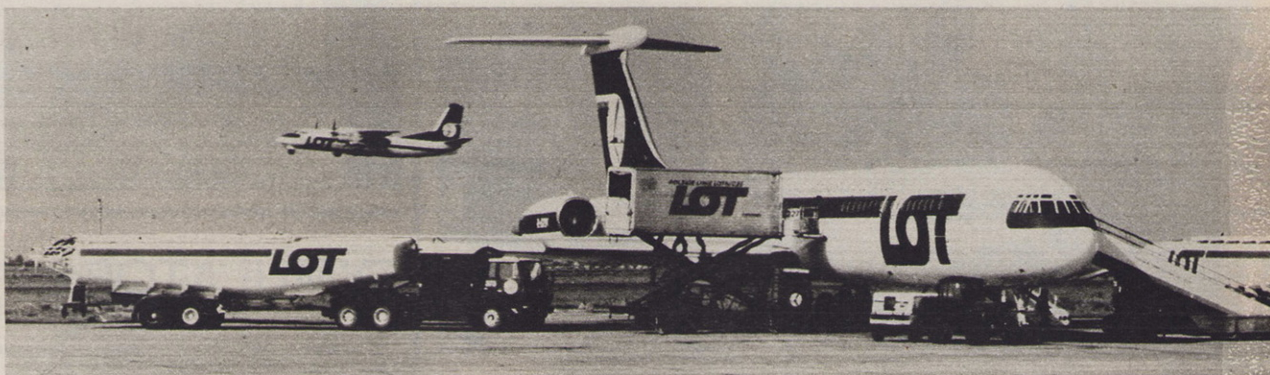
Trudności się mnożą, podobnie jak komplikuje się sytuacja międzynarodowa czy gospodarcza naszego kraju. A jednak w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy 1990 LOT zanotował na swoim koncie dobre wyniki. Nie było łatwo je uzyskać. Nastąpił bowiem wysoki wzrost kosztów. Dla przykładu — opłaty lotniskowe wzrosły ponad 20-krotnie. Podobnie z paliwem. W porównaniu z cenami roku ubiegłego wzrosły one z 40 tys. do 2 mln zł za tonę, a więc 50-krotnie. A trzeba też pamiętać, że jednocześnie spłacamy systematycznie i terminowo wszystkie raty kredytowe wraz z procentami m.in. za nowe samoloty, a także w związku z prowadzonymi inwestycjami. Na przykład zą [illegible]na nasze Boeingi 767 zapłaciliśmy w bieżącym roku 87,6, miliardów złotych, a więc ok. 9 mln USD. Wpłacony zadatek na realizowaną budowę Dworca Towarowego i Wytwórni Posiłków Pokładowych na Okęciu wyniósł około 5 milionów USD, na nowe samoloty typu ATR-72 wpłaciliśmy tytułem zaliczki ponad 4 mln USD. Wydatki były i są nadal duże, a pomimo tych wszystkich, wysokich przecież opłat — zysk bilansowy LOT-u wyniósł 286 miliardów złotych, z czego budżet państwa uzyskał 120 miliardów.

Tak więc, pomimo wielu trudności, LOT się rozwija. Nie ma u nas zastoju, nie ma problemów płacowych, narzekania i lamentowania. Wielokrotnie mówił o tym szef resortu transportu i gospodarki morskiej min. Ewaryst Waligórski, z uznaniem podkreślając dobrą kondycję ekonomiczną naszego przedsiębiorstwa. A tego rodzaju opinia zobowiązuje.

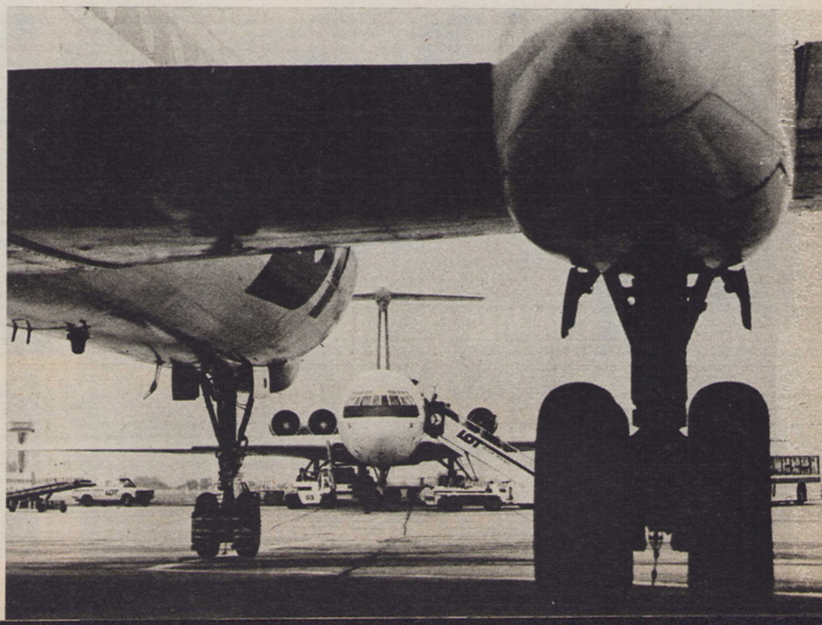


Samolot już gotowy do rejsu, wszystko na swoich miejscach, jeszcze tylko kilka minut i zjawią się pasażerowie. Jest więc krótki czas na poprawienie makijażu, na przygotowanie się do trudnej i odpowiedzialnej pracy: żeby podróż była dla wszystkich jak najwygodniejsza i jak najprzyjemniejsza. Na naszym zdjęciu — młodsza stewardesa p. Ewa Grzybowska

Codzienne życie na lotnisku Okęcie. Odlatujące i przylatujące samoloty, autobusy z pasażerami, ruch wozów technicznych. Zwykła krzątanina. Popatrzmy na gotowe już do lotu samoloty okiem kamer naszych fotoreporterów.









WAŻNA NOMINACJA

„Minister transportu i gospodarki morskiej, uwzględniając opinię Rady Pracowniczej przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze LOT powołał — z dniem 15 listopada br. — Bronisława Klimaszewskiego na stanowisko naczelnego dyrektora PLL LOT. Do tego czasu obowiązki te pełnić będzie nadal Jerzy Słowiński."

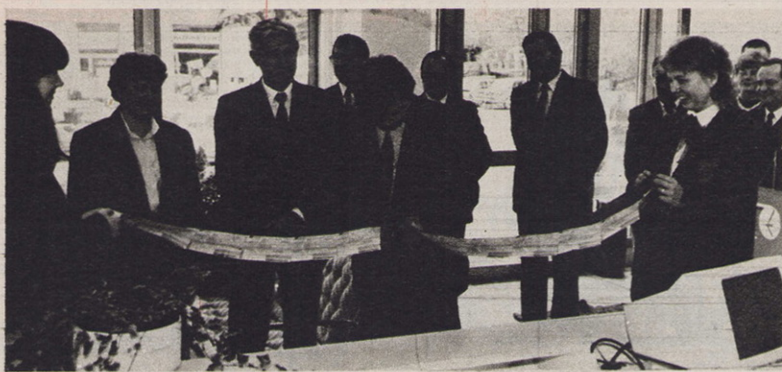
Tak oto brzmiał komunikat rzecznika prasowego ministra. Akt nominacji wręczony został w poniedziałek, 24 września 1990. W tej ważnej dla PLL LOT uroczystości wzięli udział m.in.: przewodniczący Rady Pracowniczej Andrzej Mówczan, przewodniczący NSZZ „Solidarność" Włodzimierz Piasecki, przewodniczący NSZZ Pracowników PLL LOT Grzegorz Śliwkowski, przewodniczący Związku Zawodowego Personelu Latającego kpt. Jan Bzdęga. Minister mgr inż. Ewaryst Waligórski życzył nowo mianowanemu dyrektorowi PLL LOT sukcesów w pracy, żeby w jej wyniku LOT był najlepszy nie tylko w Polsce, ale i na świecie.

Na zdjęciu moment wręczenia aktu nominacyjnego dyr. Bronisławowi Klimaszewskiemu przez ministra Ewarysta Waligórskiego. (z prawej)

LOT W RADOMIU

Spełniły się życzenia naszych pasażerów i od 1 września również Radom otrzymał Biuro Sprzedaży i Rezerwacji PLL LOT. Mieści się ono w Domu Rzemiosła przy ul. Kilińskiego 15-17, posiada przestronne pomieszczenia, jest nowocześnie urządzone. Dotychczas mieszkańcy tego miasta musieli jeździć do Warszawy lub Kielc, aby załatwić formalności związane z rezerwacją i kupnem biletów. Dziś mogą wszystko to załatwić na miejscu. Mogą też poznać bogatą ofertę naszego Biura Podróży LOT Air Tours i wybrać się na atrakcyjną wycieczkę w szeroki świat. Dodajmy, że nasze biura sprzedaży i rezerwacji posiadają w Polsce również Bydgoszcz, Częstochowa, Gliwice, Kielce, Lublin, Łódź i Zielona Góra. No, i oczywiście wszystkie miasta włączone do sieci połączeń krajowych LOT-u. Nowej placówce i jej załodze życzymy powodzenia w pracy i „zerowej" ilości skarg od radomskich klientów.

Na zdjęciach: fronton biura PLL LOT w Radomiu oraz moment jego otwarcia. Przecięcia symbolicznej wstęgi z... blankietów biletowych dokonuje zastępca dyrektora PLL LOT do spraw handlowo-przewozowych mgr inż. Jarosław Roszkowski









PAMIĄTKI TAMTYCH DNI

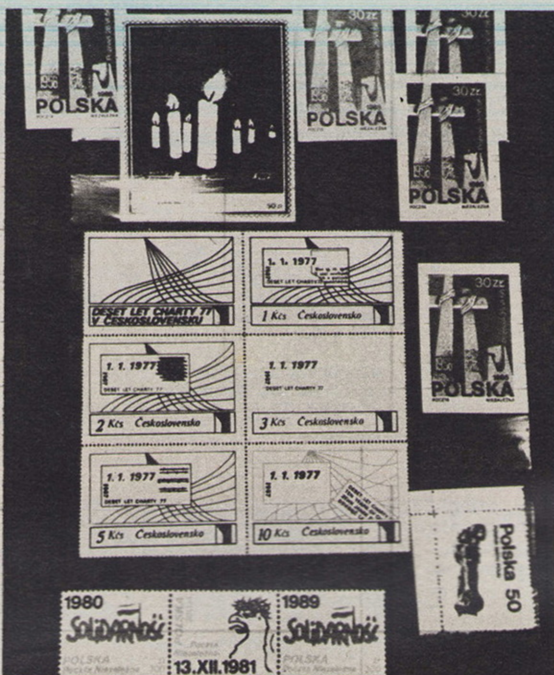
Z okazji dziesiątej rocznicy powstania NSZZ „Solidarność" również w PLL LOT zorganizowana została wystawa pamiątek z tamtych, pamiętnych dni. Choć skromna, zawierała jednak wiele cennych informacji o tym, jak i w naszym przedsiębiorstwie załoga postanowiła wziąć wspólne sprawy w swoje ręce. Są więc przez lata ukrywane dokumenty, fotografie, wycinki z gazet. Są manifesty kierowane do dyrekcji PLL LOT z żądaniami prawa wyboru fachowego dyrektora, prawa decydowania o rozwoju przedsiębiorstwa, zniesienia przywilejów administracji, współdecydowania o własnym losie. Wezwania do strajku w dniu 24 lipca 1981. Jakże wielkiej aktualności nabrała pożółkła od starości kartka z wynikami sondażu opinii na temat kandydatów, którzy przystąpili do pierwszego konkursu na stanowisko dyrektora PLL LOT. Głosowało 71 osób, które tak oto typowały: Bronisław Klimaszewski — 29 głosów, Krzysztof Mularuk — 17, Mariusz Zakrzewski — 10, Tadeusz Kutek — 9, Alojzy Hamerski 5, Józef Kowalski — 1. Jak wiadomo, ówczesny minister komunikacji mianował dyrektorem gen. Józefa Kowalskiego.

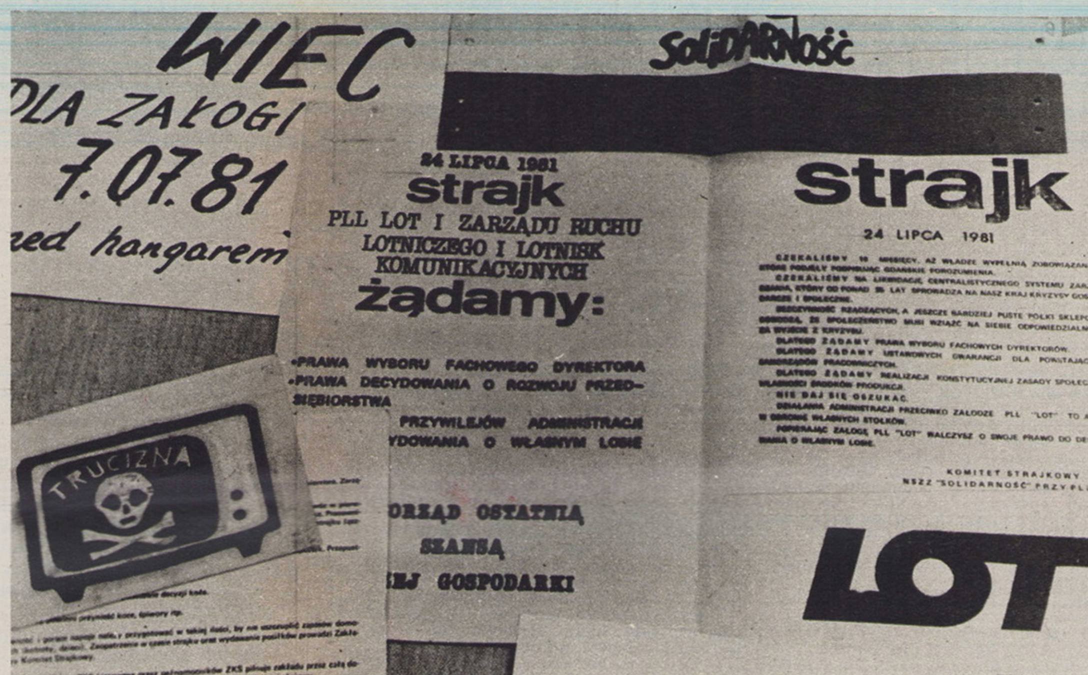
Szczególne wzruszenie budzą pamiątki z okresu stanu wojennego — nielegalnie wydawane znaczki pocztowe, nalepki, gazetki, książki z drugiego obiegu, a zwłaszcza fotografie, m.in. z pogrzebu księdza Jerzego Popiełuszki: wieniec z kwietnym napisem „LOT", transparent na okalającym kościół ogrodzeniu, głoszący, że w PLL LOT „Solidarność" istnieje.

I jeszcze księga pamiątkowa, a w niej słowa pełne uznania dla organizatorów tej ekspozycji. Wśród wpisów również pozdrowienia od radzieckich i amerykańskich pilotów. Grzegorz Buczek, niegdyś członek Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" w PLL LOT, dziś burmistrz Ochoty tak pisał:

„Aż nie chce się wierzyć, że dziesięć lat temu osobiście uczestniczyłem w wydarzeniach, których świadectwa są dzisiaj eksponowane w gablotkach tej wystawy. Dziękuję organizatorom za tę chwilę wspomnień i refleksji."

A dla autorek tej wystawy — Danuty Chlebickiej i Jadwigi Nygowskiej również słowa naszego uznania.







SYMULATOR

Z zewnątrz nie wygląda zbyt efektownie. Ot, przód kabiny naszego Iła-62M, ucięty nagle. Wejście po schodkach, w środku już inny nastrój — dziesiątki zegarów i instrumentów pokładowych, zielone i pomarańczowe lampki. Kabina pilotów. Można w niej przeżyć emocje lotniczej podróży, czuć się tak, jakby 12 tysięcy metrów leżała pod nami przesuwająca się Ziemia.

Jesteśmy we wnętrzu symulatora samolotu typu Ił-62 M. Wszystko tu jak w prawdziwej maszynie. W dodatku mamy świadomość, że każdy ruch wolantem, każda podejmowana decyzja jest bacznie obserwowana przez doświadczonych, wysokiej klasy instruktorów, rejestrowana na aparaturze kontrolnej.

Ale oto załoga jest już na swoich miejscach. Odczytywana jest „litania", sprawdzane są wszystkie urządzenia, czujniki, gotowość samolotu do lotu. Jeszcze tylko wymiana kilku zdań z wieżą kontrolną i jest zezwolenie na start. Narasta huk silników, za okienkami kabiny przesuwa się droga kołowania, mijamy barwne światła pozycyjne i oto już pas startowy. Meldunek do wieży i potwierdzenie zgody na start. Huk silników, drgania kabiny, coraz szybciej migające lampki na obrzeżach pasa i nagle giną w dole — jesteśmy w powietrzu... Zupełnie jak w prawdziwym samolocie.

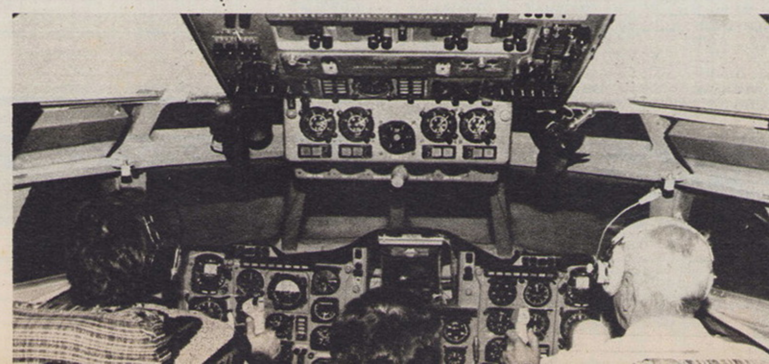
Symulator spełnia wiele niezmiernie pożytecznych zadań. Ułatwia szkolenie załóg, przeprowadzanie testów kontrolnych, egzaminowanie kandydatów do prawego, a potem lewego fotela w kabinie. Szczególnie cenne są możliwości stwarzania pozorowanych sytuacji awaryjnych, np. poprzez nagłe wyłączenie silnika czy innych urządzeń samolotowych. Bacznie obserwowana jest wtedy reakcja i kapitana, i innych członków załogi. Oceniane są ich decyzje, podejmowane działania. Takich prób nie można by wykonywać w czasie prawdziwego lotu — byłoby to bowiem stwarzanie rzeczywistego zagrożenia dla ludzi i samolotu. A tutaj można markować nawet najgroźniejsze sytuacje.

Symulator służy do szkolenia pilotów przechodzących z innego typu samolotów na dalekodystansowe Iły-62 M. Po teoretycznym szkoleniu, po zapoznaniu się ze wszystkimi tajnikami tego samolotu — zanim pilot zasiądzie za sterami w locie szkoleniowym — musi najpierw poćwiczyć właśnie w tym symulatorze. Po dwudziestu godzinach takiego treningu — cykl szkolenia w powietrzu jest już znacznie krótszy.

Przez to urządzenie „przechodzą" także kandydaci na instruktorów — pilotów, mechaników pokładowych, nawigatorów i radiooperatorów. Raz w roku muszą przejść ćwiczenia kontrolne wszystkie załogi latające na Iłach 62-M. Trenowane są m.in. podejścia do lądowania w warunkach drugiej kategorii, a więc według norm ICAO: przy podstawie chmur — 30 m, widoczności poziomej — 400 m. Z usług naszego symulatora korzystali wielokrotnie lotnicy z zagranicznych towarzystw, jak np. Interflug i Tarom.

Szefem jest tu Lucjan Romanowski, instruktor — mechanik pokładowy. Korzysta on z wiedzy i doświadczenia tak znakomitych lotników, jak kapitanowie Marian Witkowski, Zbigniew Wiśniewski, Stanisław Kostrzewa i in. Jego marzeniem jest, abyśmy zdobyli symulatory również na inne typy samolotów, eksploatowanych w PLL LOT, zwłaszcza na te, które pozostaną w naszej flocie jak B-767, Tu-154M, ATR-72, a jeśli się uda, to i na małe tutki (Tu-134A) i Antki (An-24). Jest to niewątpliwie droga, ale jakże opłacalna inwestycja. Ułatwia szkolenie, utrwala zdobytą wiedzę lotniczą.









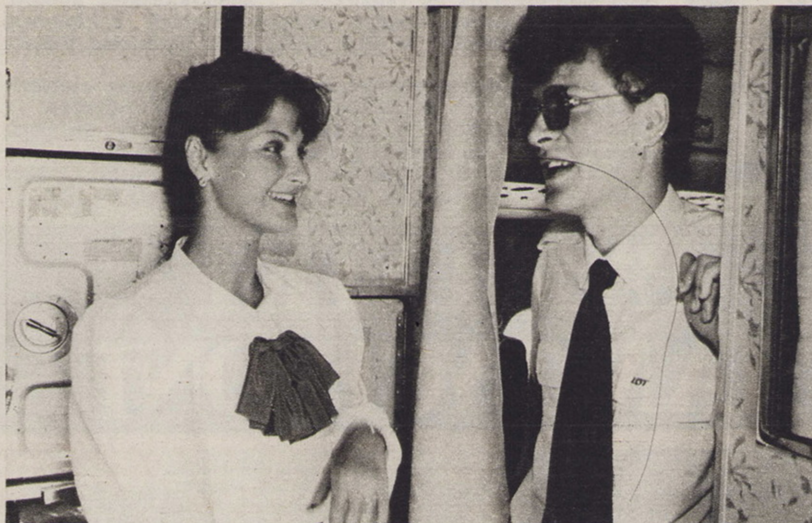
UŚMIECHNIĘTA POMOC



Sezon wakacyjno-letni był bardzo pracowity dla naszych załóg. Zwiększone przewozy pasażerskie skłoniły nas do skorzystania z pomocy studentek i studentów warszawskich uczelni. Po skróconym przeszkoleniu średnio 55—65 osób wspomagało nasze załogi pokładowe na trasach europejskich w samolotach Tu-154M i Ił-62M. Dla nich była to okazja przeżycia podniebnych podróży, zobaczenia zagranicznych portów lotniczych, poznania zawodu stewardesy i stewarda oraz — co równie ważne — zarobienia kilkuset tysięcy złotych. Dla nas cenna pomoc. Mamy nadzieję, że wiele z tych młodych osób po ukończeniu studiów trafi do LOT-u, niekoniecznie w charakterze członków załóg pokładowych. Serdecznie zapraszamy.

A przy okazji — ciągle nam brak 180 stewardes i stewardów. Na kandydatki i kandydatów czekamy.

Na zdjęciach: nasi sezonowi pomocnicy — Izabela Smolińska z Uniwersytetu Warszawskiego oraz Paweł Pietrasiński z SGPiS na pokładzie Tu-154M. Na pozowanie nie ma czasu — trzeba szybko roznieść napoje.







WRĘCZENIE PATENTÓW

Ta skromna uroczystość pozostanie w pamięci jej uczestników — oto po spełnieniu odpowiednich warunków, kilkunastu naszych lotników otrzymało patenty kapitańskie oraz patenty drugich pilotów. Wszyscy na samoloty typu Antonow 24, zdrobniale nazywane Antkami lub kaczorami.

To pierwszy stopień LOT-owskiego wtajemniczenia. Potem przyjdzie kolej szkolenia i zdobywania uprawnień na inne typy samolotów — turbośmigłowe ATR-y 72, a z czasem i na „rury" czyli odrzutowce. Oczywiste, że dzisiaj szczytem marzeń każdego z naszych „nowo upieczonych" kapitanów i II pilotów są szerokokadłubowe Boeingi 767, czego im serdecznie życzymy. Do zobaczenia na błękitnych szlakach!

Na zdjęciach: nasi nowi kapitanowie na An-24, od lewej: Ryszard Jaszczyński, Tomasz Skomorowski, Wacław Wieczorek, Marek Markiewicz i Andrzej Snięg. W uroczystości udział wzięli również instruktorzy mechanicy pokładowi Andrzej Jagodziński i Lech Koska. Obok II piloci: Andrzej Kawalec i Jacek Janiga.

ROZMOWY NA LOTNISKU



Minęło 10 lat od pamiętnych wydarzeń w naszym przedsiębiorstwie. Zaczęło się od zgromadzenia w hangarze nr 2 — zebrani członkowie załogi wysunęli wtedy wiele żądań, domagali się także spotkania z ówczesnym dyrektorem PLL LOT inż. Włodzimierzem Wilanowskim. Wśród postulatów dominowała wola powołania w przedsiębiorstwie niezależnego związku zawodowego. I tak to się zaczęło. Przewodniczącym Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" został p. Andrzej Mówczan.

— Jak pan wspomina tamte burzliwe dni?

— Cały kraj ogarnął płomień buntu przeciwko istniejącemu systemowi. Nie mogliśmy i nie chcieliśmy pozostać na uboczu. W PLL LOT było wiele nabrzmiałych problemów, które należało rozstrzygnąć. Chodziło o istniejące porządki, a raczej... nieporządki. Domagaliśmy się usunięcia rażących niesprawiedliwości w płacach, skończenia z polityką kadrową, na którą nie mieliśmy wpływu. Ktoś, kto przyszedł z wysokiej protekcji, popierany przez KC, KW, wojsko czy bezpiekę był w zasadzie nietykalny. Powodowało to ujemne skutki w jego pracy — czując się pewnym swojej pozycji, najczęściej ją lekceważył. A w takim przedsiębiorstwie jak LOT jest to zjawisko szczególnie groźne. Myślę, że to zrozumiałe.

— Ale jest takie zjawisko jak „etos LOT-u", jak ogromne przywiązanie wielu ludzi do przedsiębiorstwa...

— I wtedy właśnie, w tamtych pamiętnych dniach ujawnił się on z całą wyrazistością, jest wśród nas i dzisiaj. Mam tu na myśli ogromne zaangażowanie tak wielu ludzi w sprawy nam wspólne. Dość powiedzieć, że w PLL LOT pracują ojcowie, a nawet i dziadkowie naszych młodych pracowników. To wiąże, tworzy szczególną atmosferę wśród załogi. Czujemy to — jak powiedziałem — szczególnie dzisiaj, gdy wabią lepszymi zarobkami rozmaite m.in. spółki. Uwidaczniało się to i w czasie stanu wojennego, i w latach, gdy NSZZ „Solidarność" działał w podziemiu — także i u nas. Ludzie pomagali sobie, gromadzili potajemnie fundusze na pomoc dla potrzebujących, zwłaszcza tych, którzy utracili pracę. Tę solidarność — tu jako pojęcie — symbolizuje właśnie nasza skromna wystawa. I pamięć o tym zobowiązuje.

— Myślę, że znaczna część eksponatów powinna znaleźć stałe miejsce w LOT-owskiej Izbie Tradycji i Historii.

— Oczywiście, bo był to szczególnie trudny okres i dla załogi, i dla przedsiębiorstwa. Warto będzie do niego jeszcze wrócić, o nim napisać.

— Dzisiaj też jest niełatwo. Prasa pisze o naszym małym „trzęsieniu ziemi"...

— Dziennikarze lubią takie przesadzone zwroty. Bo czyż można nazwać trzęsieniem ziemi nasze pragnienie powrotu do normalności? Choć słowo „powrotu" może być tutaj też nietrafne — tej normalności nie mieliśmy przecież przez cały powojenny okres działalności PLL LOT. Tak, jak nie było jej i w naszym kraju.

— Jak by pan przełożył słowo „normalność" na nasz LOT-owski język, na nasze warunki?

— Na przykład sprawa doboru kadr, żeby nie było tych praktyk, o których wspominałem. Żeby każdy z naszych pracowników oceniany był sprawiedliwie i rzeczowo, według posiadanych kwalifikacji, umiejętności, zaangażowania w wykonywane obowiązki. Bez koterii, poparć z wysokiego szczebla czy innych układów. Niech też każdy wie, że jest obiektywnie oceniany, że ma równe szanse awansu. Mówię tu tak dużo o sprawach kadrowych, bo właśnie w tej dziedzinie nastąpiły w powojennym Locie największe spustoszenia.

Inne sprawy — potrzebna nam jest sprawnie i konsekwentnie działająca dyrekcja, która nie będzie przymykała oczu na jakiekolwiek wykroczenia czy niedomagania w pracy. A tak niestety było. Przykładem choćby sprawa cargo, gdy nie potrafiliśmy sobie dać rady z nagłym wzrostem przewozów, a paczki były nie zabezpieczone, rozkradane. Okazało się, że jednak można opanować sytuację, tylko dlaczego to tak długo trwało, dlaczego ponieśliśmy tak wielkie straty? W takich przypadkach nie można być liberalnym, trzeba stanowczo wymagać, a jak trzeba to i surowo karać, a jak ktoś zasłuży — to dobrze wynagradzać. Tak jest i musi być w normalnie działających przedsiębiorstwach, zwłaszcza lotniczych.

— Rozumiem, że w tym kierunku będzie działała Rada Pracownicza, której jest pan przewodniczącym.

— Tak, i to bardzo energicznie. Jesteśmy też przekonani, że potrzebne nam jest przekształcenie organizacyjne LOT-u. Żeby firma działała sprawnie, osiągała jak najlepsze wyniki, tym bardziej że na rynku komunikacji lotniczej konkurencja jest wielka i stale rośnie.

— Nie wspomnieliśmy jeszcze o samolotach.

— To oczywiste — musimy ich mieć więcej i to nowoczesnych. Pierwsze trzy Boeingi 767 — jak jaskółki — nie czynią wiosny. Przybędą ATR-y 72, myślę jednak, że musimy dołożyć energicznych starań, aby nasza latająca flota była jak najnowocześniejsza.

— I jeszcze jakość świadczonych usług.

— To jest już pochodna tego, o czym mówiłem w pierwszej części naszej rozmowy. Jeśli każdy będzie spełniał właściwie swoje obowiązki, poprawa będzie wyczuwalna.

— A więc jednak nastąpi małe „trzęsienie ziemi"?

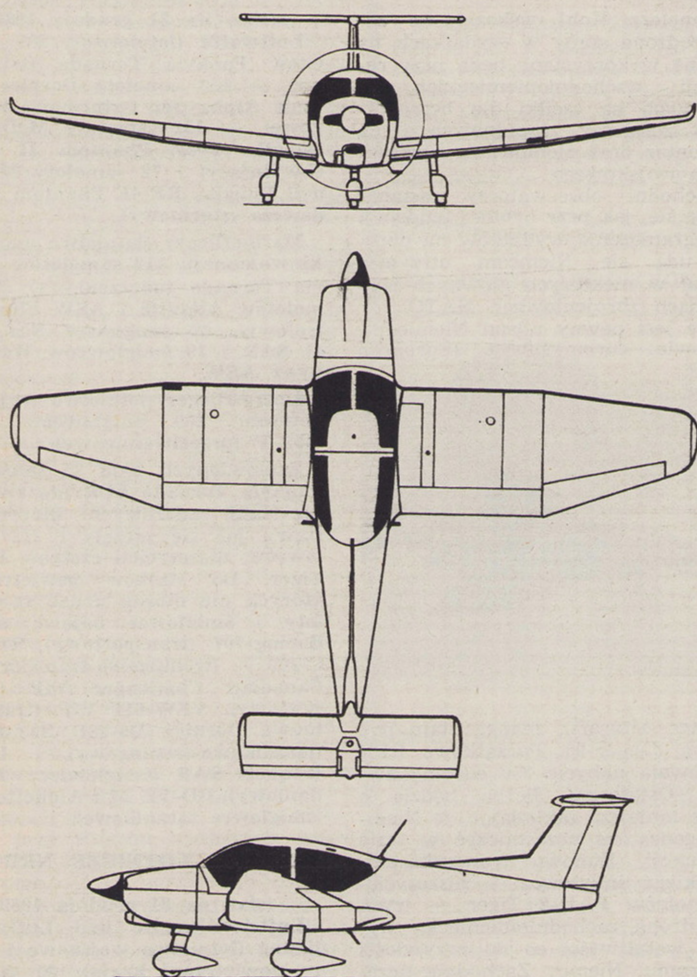
— Ale tylko dla tych, którzy źle pracują.

— Życzymy więc sukcesów.

Rozmawiał — woy

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 00-697 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 65/79 — LIM Centrum, Telefon 305801, Redaktor — JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 43(2031) „Skrzydlatej Polski" z dnia 28.10.1990. Zdjęcia w numerze: Andrzej Pawliszewski — 2, Sławomir Wojno — 19.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SAMOLOT TURYSTYCZNY ROBIN R 3000/140

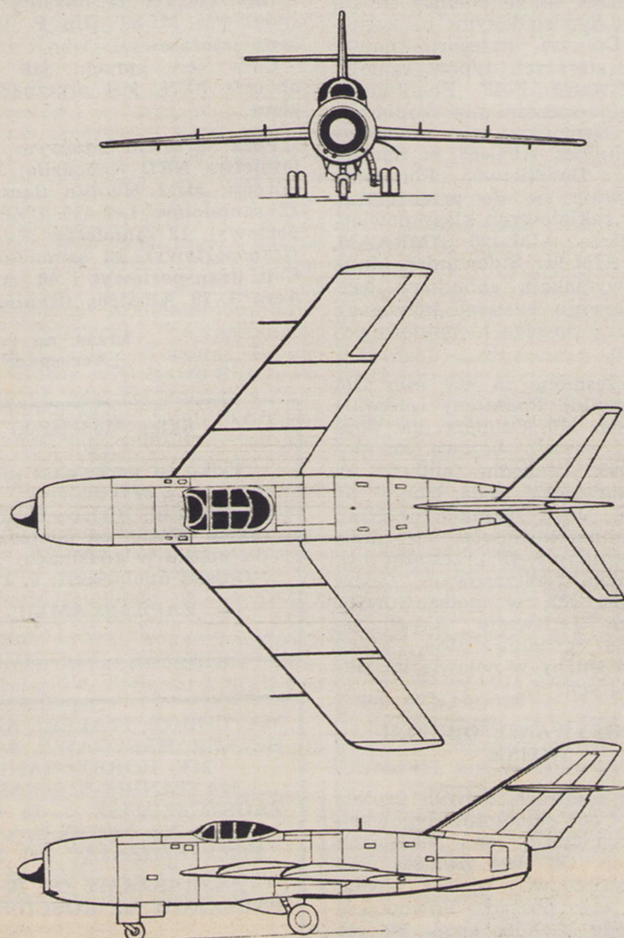
W Wytwórni Avions Pierre Robin (Francja), rozwijając rodzinę lekkich samolotów metalowych o nazwie R 3000 Series, po zbudowaniu i oblataniu kilku prototypów ze skrzydłem o obrysie prostokątnym jako R 3140, skorzystano z marketingu przeprowadzonego przez firmę Socata (z konsorcjum Aerospatiale) i rozpoczęto w 1989 dostawy ulepszonej wersji ze zmienionym skrzydłem i z napędami o mocy 89—119 kW (wykorzystano tu silniki stosowane w samochodach Peugeot, Renault i Volvo, które uzyskały lotniczy certyfikat). Podstawową wersję tej rodziny samolotów stanowi Robin R 3000/140.

Jest to turystyczno-sportowy 4-miejscowy wolnonośny dolnopłat metalowy, z tłokowym napędem ciągnącym, z kabiną o dobrej widoczności, z fotelami usytuowanymi w dwóch parach i tylnym bagażnikiem. Ma konwencjonalne usterzenia w układzie litery T oraz stałe, trójpodporowe podwozie z przednim kółkiem i pojedynczymi kołami głównymi oraz amortyzatorami olejowo-pneumatycznymi. Wolnonośne golenie i koła osłonięto opływowymi owiewkami. Skrzydło o obrysie prostokątno-trapezowym, bez skosu i ze wzniosem +6°, ma profile NACA 43013 w części prostokątnej oraz NACA 43010 na końcach. Zakończenia podgięte ku górze. Klapy szczelinowe w części prostokątnej skrzydła napędzane są elektrycznie. Lotki w częściach trapezowych nie dochodzą do końców skrzydła mającego konstrukcję jednodźwigarową, z pracującym pokryciem. Kadłub półskorupowy ze stopów aluminiowych ma kabinę wentylowaną i podgrzewaną, wyposażoną w zdwojone sterowanie. Przednie fotele regulowane z pasami bezwładnościowymi, zaś tylne — łatwo demontowane, za którymi mieści się bagażnik na 40 kg. Przednia część osłony jest przesuwana do przodu a część tylna — stała i ma wzmocnienie dachowe na wypadek kapotażu. Po bokach kadłuba umieszczono stopnie wejściowe. Silnik osłonięto szybko demontowalną osłoną z kompozytu. Usterzenia wolnonośne ze statecznikami i sterami. Usterzenie wysokości o obrysie prostokątnym, bez skosu i wzniosu, ze sterem z odciążeniem rogowym i klapkami wyważającymi. Usterzenie kierunku o obrysie trapezowym z dodatnim skosem i dużym lemieszem na kadłubie. Przednie kółko sterowane pedałami, automatycznie ustawiane w neutrum po starcie. Koła główne z hamulcami tarczowymi (zastosowano hamulec parkowania).

Napęd: silnik Textron Lycoming O-320-D2A (bokser) 4-cylindrowy o mocy 119,3 kW z 2-łopatowym śmigłem metalowym Sensenich o stałym skoku. Dwa integralne zbiorniki paliwa w skrzydle o pojemności standardowej 160 dm³ lub na zamówienie 200 dm³. Nowoczesne wyposażenie samolotu zawiera m.in. dźwiękowe ostrzeganie przed przeciągnięciem oraz światła pozycyjne i antykolizyjne. **(K)**

DANE TECHNICZNE: Wymiary: rozpiętość — 9,8 m, długość — 7,51 m, wysokość 2,66 m, pow. skrzydła — 14,47 m², wydłużenie — 6,6, rozstawy: kół — 2,64 m, osi — 1,74, średnica śmigła — 1,83 m; kabina: 2,7 x 1,14 x 1,2 m. **Masy:** własna — 600 kg, max. do startu i lądowania — 1050 kg, max. użyteczna — 450 kg. **Osiągi:** prędkości: max. pozioma npm — 250 km/h, przelotowa przy 75% mocy — 240 km/h, ekonomiczna przy 65% mocy — 220 km/h, przeciągnięcia na klapach — 87 km/h, max. wznoszenia npm — 4,3 m/s, pułap praktyczny — 4265 m, rozbieg — 280 m, start na wys. 15 m — 525 m, lądowanie z 15 m — 490 m, dobieg — 190 m, zasięgi — od 1120 do 1480 km.

LAMUS



ŁAWOCZKIN Ła-200/200B

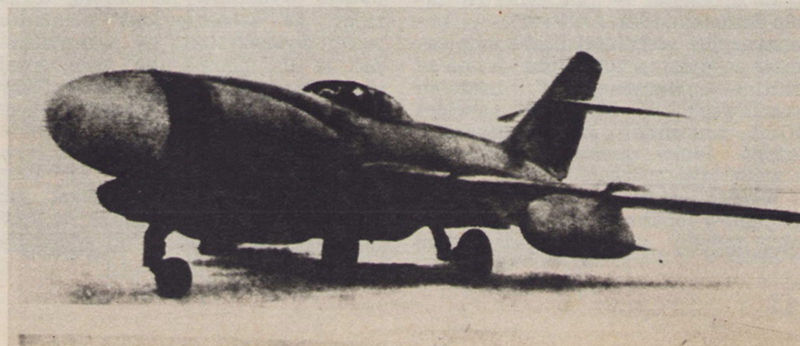
W programie budowy radarowego, przechwytującego myśliwca na każdą pogodę, obok zespołów Suchoja (zob. SP 22/90) oraz Mikojana i Gurewicza (zob. SP 27/90), wzięło również udział Biuro Generalnego Konstruktora Ławoczkina. Projekt samolotu Ła-200 powstawał wg tych samych wymagań taktyczno-technicznych oraz wg takich samych założeń konstrukcyjnych co samolot MiG I-320 (SP 27/90). Był to więc dwumiejscowy, dwusilnikowy, wolnonośny średniopłat z silnikami usytuowanymi jeden za drugim (w tandem). Skrzydła ze skosem 40° miały obrys trapezowy z bardzo małą zbieżnością, co miało w pewnym stopniu zapobiegać upływowi strug ku końcom płata. Temu samemu celowi służyły grzebienie — kierownice strug, umieszczone na górnej powierzchni płata, przy kadłubie i przed lotkami. Skrzydła wyposażone były w klapy krokodylowe. Kadłub o kształcie cylindrycznym mieścił nad centropłatem dwumiejscową kabinę załogi, pilota i operatora radaru (z miejscami obok siebie), hermetyzowaną i nakrytą szeroką, dwuczęściową oszkloną osłoną, z tylną częścią odsuwaną do tyłu, do wsiadania. Usterzenie klasyczne (stery i stateczniki), skośne, z usterzeniem poziomym zamocowanym do statecznika pionowego, w połowie jego wysokości. Podwozie trójpodporowe z podporą przednią i zdwojonymi kołami głównymi, całkowicie wciągane w locie w kadłub.

Zespół napędowy samolotu składał się z dwóch silników turboodrzutowych ze sprężarkami odśrodkowymi, typu Klimow WK-1 (radziecka wersja R.R. Nene) o ciągu 2 x 26,7 kN. Oba silniki zaopatrywane były w powietrze przez wspólny, czołowy wlot pierścieniowy. Paliwo mieściło się w zbiornikach kadłubowych.

Uzbrojenie samolotu składało się z trzech dział NS-37 (37 mm) zabudowanych w przedniej części kadłuba. Ważnym elementem uzbrojenia był radiolokator (radar) typu RP-1 Izumrud, służący do wyszukiwania celów i prowadzenia ognia, z anteną w elipsoidalnej owiewce,, umieszczonej pośrodku pierścieniowego wlotu powietrza.

Prototyp Ła-200 odbył swój pierwszy lot we wrześniu 1949. W 1957, wskutek pojawienia się w arsenale USAF samolotów B-47, dowództwo radzieckie zmieniło wymagania na samolot, żądając zwiększenia zasięgu i zabudowy nowego radaru RP-2 Torij. Zespół Ławoczkina dokonał odpowiednich przeróbek samolotu, który otrzymał oznaczenie Ła-200B. Zastosowano mocniejsze silniki WK-1A (2 x 30,7 kN). Dodano zbiorniki paliwowe pod skrzydłami. Zdwojone koła podwozia głównego zastąpiono pojedynczymi o większej średnicy. Ponieważ radar Torij miał większą średnicę zrezygnowano z pierścieniowego chwytu powietrza, zastępując go trzema chwytami „kieszeniowymi". Ła-200B oblatano w 1952. Żadna z odmian Ła-200 nie została skierowana do produkcji seryjnej. J.Ś.

DANE TECHNICZNE Ła-200/200B (2 x 26,7/30,7 kN). **Wymiary:** rozpiętość — 12,95 m, długość — 16,6/17,3 m, pow. nośna — 40,0 m². **Masy:** własna — 7675/8810 kg, startowa — 10 375/12 700 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 1062/1030 km/h (H = 5000 m), pułap 14 200/13 500 m; zasięg 1165/2800 km. **Rys. Ła-200, zdjęcie: Ła-200B.**





Dornier Dassault Alpha Jet (powyżej) i McDonnell Douglas F-4F Phantom (obok) w barwach niemieckich Zdjęcia: „Panavia"

NOWA LUFTWAFFE

Nie wiadomo jeszcze, ile samolotów bojowych będzie liczyło lotnictwo wojskowe zjednoczonych Niemiec. Wielostronne negocjacje o redukcji zbrojeń w Europie jeszcze trwają. Osiągnięte ostatnio porozumienia określają, że połączona armia niemiecka nie będzie mieć więcej niż 370 000 żołnierzy. Z tej liczby 70 000 stanowić będzie personel lotnictwa wojskowego.

W związku ze zjednoczeniem w armiach obu państw niemieckich panuje pewne zamieszanie. Podjęta 13 lipca 1990 przez kanclerza Helmuta Kohla, a przedłożona do akceptacji parlamentu decyzja o skróceniu z 18 do 12 miesięcy zasadniczej służby wojskowej — zwolniła 30 września do cywila ok. 35 000 żołnierzy — w tym wielu doświadczonych techników. Ze skutkami podobnej, wcześniej podjętej przez władze NRD decyzji o skróceniu służby wojskowej poborowych do 1 roku, już borykają się wojska wschodnioniemieckie. Zgodnie z zachodnioniemiecką propozycją 320 000 żołnierzy w armii zjednoczonych Niemiec pochodzić będzie z sił zbrojnych RFN, pozostali z wojsk NRD. Początkowo władze NRD przekonane, że redukcja sił zbrojnych odbywa się kosztem armii wschodnioniemieckiej, odrzucały ten projekt. Potem niechętnie go zaakceptowały.

Warunki początkowych uzgodnień w sprawie redukcji wojsk dopuszczały, że połączone niemieckie siły zbrojne będą liczyły 450 000 żołnierzy, zaś lotnictwo — 695 samolotów bojowych. Po nowych porozumieniach, zmniejszających liczbę żołnierzy do 370 000 — jak twierdzi Ministerstwo Obrony RFN — wciąż nie ma wskazań określających maksymalną liczbę samolotów. Można oczywiście zakładać, że będzie to liczba mniejsza niż ustalono pierwotnie. Zmniejszenie liczby samolotów bojowych nie będzie stanowiło problemu — jak twierdzi zachodnioniemiecka Luftwaffe — ponieważ już wcześniej ujawniono zamiar wycofania 162 Alpha Jetów ze służby operacyjnej. W ostatnich rozmowach w Moskwie kanclerz Kohl zapewniał, że wycofywanie Alpha Jetów można przyspieszyć i zakończyć operację w 1994.

Według obecnie przeważających poglądów obszar Niemiec Wschodnich mógłby się stać strefą wolną od samolotów bojowych. Chociaż Niemcy byłyby pełnoprawnym członkiem NATO, samoloty Paktu Północnoatlantyckiego nie działałyby i nie korzystały z lotnisk Niemiec Wschodnich. Nie umieszczano by również na tym terenie broni jądrowej NATO. Rozważany jest obecnie projekt, aby obronę przeciwlotniczą obszaru Niemiec Wschodnich pozostawić wyłącznie bateriom radzieckich rakiet przeciwlotniczych SAM, a niewielkiej liczby śmigłowców używać do kontroli granic.

NIE CHCIANE SAMOLOTY

Strona zachodnioniemiecka wyraziła już dobitnie, że nie ma zamiaru przejmować samolotów bojowych Niemiec Wschodnich z powodu „niemożliwych kosztów logistycznych i operacyjnych". Nie chciano nawet najnowocześniejszych samolotów sił powietrznych NRD. Propozycja zwrócenia tych samolotów ZSRR nie wywołała tam entuzjazmu, ponieważ samoloty stanowiące własność Niemiec, musiałyby być złomowane. Nawet zezwalając na odzyskanie części wyposażenia awionicznego — koszty rozbiórki samolotów byłyby wysokie. Niemcy Zachodni noszą się z zamiarem zapłacenia za demontaż tych samolotów Związkowi Radzieckiemu, chcąc prawdopodobnie skorzystać z tańszej siły roboczej. Istnieje jednak prawdopodobieństwo, że Stany Zjednoczone AP mogą być zainteresowane zakupem MiG-ów-29 i użytkowaniem ich w ćwiczeniach wojskowych z udziałem F-16 i F/A-18 z USAF.

GŁÓWNE PROGRAMY OBRONNE

Wydatki na obronę nie mają obecnie w RFN dobrej prasy. W środkach masowego przekazu w Niemczech postuluje się duże redukcje wydatków na obronę uważając, że zaoszczędzone pieniądze lepiej wykorzystano by przeznaczając je na pomoc dla wschodniej części kraju. Zachodni obserwatorzy sądzą, że politycy argumentujący potrzebę silnej i godnej zaufania obrony przepadną w nadchodzących wyborach. Projektowany na 1991 budżet wojskowy RFN został już teraz obniżony z 55,3 mld do 52,6 mld DM, ale nawet w tej wysokości wydaje się nie do przyjęcia dla niektórych członków koalicji rządzącej i opozycji domagającej się obniżenia budżetu poniżej 50 mld DM.

Kanclerz Kohl wskazał, że zaoszczędzone sumy w wydatkach na obronę wykorzystane będą przy redukcji wschodnioniemieckich sił zbrojnych na zasiłki dla bezrobotnych żołnierzy zawodowych i na demontaż oraz złomowanie wyposażenia wojskowego.

Zachodni obserwatorzy zastanawiają się, jak przy ogólnej tendencji do ograniczenia wydatków na obronę uda się Niemcom utrzymać udział w niektórych głównych programach zbrojeniowych NATO.

Nie jest pewny udział Niemiec w budowie euromyśliwca (European



Fighter Aircraft), znanego tam pod nazwą Jaeger-90. Początkowo RFN planowała nabycie 250 euromyśliwców. Ostateczna liczba będzie o wiele mniejsza zakładając, że Niemcy zgodzą się uczestniczyć w fazie produkcji. Budowa francusko-niemieckiego śmigłowca — niszczyciela czołgów PAH-2 Tiger — trwa, ale strona zachodnioniemiecka wyraża wątpliwości co do przyszłości programu. Niemcy Zachodnie uczestniczą w programie budowy śmigłowca NH-90, choć po 12 miesiącach nich entuzjazm opadł. Początkowo zamawiali 50—60 śmigłowców, obecnie dla zjednoczonych Niemiec chcą zaledwie 38. Wśród polityków niemieckich pojawiają się żądania — których nie podziela Ministerstwo Obrony RFN — że Niemcy muszą coś zrobić z posiadanymi już samolotami. Do tej kategorii należy jeden ze starszych typów samolotów Luftwaffe F-4F Phantom-II, którego unowocześnianie rozpoczęto w 1986. Domagano się zabudowy radaru Hughes APG-65 w miejsce APQ-120. Dodatkowo Phantomy przystosowuje się do przenoszenia pocisków rakietowych klasy powietrze-powietrze AIM-120 AMRAAM, zamiast AIM-9L Sidewinder. Inne zmiany wymagają zabudowy bezwładnościowego systemu nawigacji Honeywell i nowego komputera pokładowego.

Unowocześnione za 450 mln DM będą wszystkie Phantomy Luftwaffe. Jest ich 110. Osiągną one podwyższoną wartość bojową na początku 1995. Niezbędne fundusze na to przedsięwzięcie będą trudne do uzyskania. Jeśli jednak program budowy euromyśliwca upadnie, unowocześniony F-4F przestanie być rozwiązaniem tymczasowym. Zatem pod koniec XX w. podstawowym myśliwcem Luftwaffe stałby się samolot z grudnia 1960, który wszedł do służby w połowie lat siedemdziesiątych.

WYCOFYWANIE OBCYCH WOJSK

Według ostatnich danych 380 000 żołnierzy i 800 samolotów bojowych ZSRR stacjonuje w Niemczech Wschodnich. Do 1994 Związek Radziecki stopniowo wycofa swoje wojska z tego obszaru. Równocześnie z terenu Niemiec usuną się sojusznicy zachodni. Po zakończeniu tych działań Niemcy staną się panami własnego losu. (krass)

SIŁY LOTNICZE RFN

(stan na 31 grudnia 1989)

Luftwaffe (lotnictwo): 205 samolotów Panavia Tornado (szturmowy), — 162 samoloty Dornier Dassault Alpha Jet (szturmowo-treningowe), — 152 samoloty McDonnell Douglas F-4F Phantom II (przechwytujący) i 72 samoloty McDonnell Douglas RF-4E Phantom (zwiadowczo-szturmowy).

Marineflieger (lotnictwo marynarki wojennej): 112 samolotów Panavia Tornado (uderzeniowy), 14 samolotów Atlantic 1 ASW Elint (patrolowy), 22 śmigłowce Sea King 41 SAR i 19 śmigłowców Westland Lynx ASW.

Heeresflieger (lotnictwo wojsk lądowych): 209 śmigłowców MBB-105 P (przeciwczołgowe).

Zamówionych było 35 samolotów Panavia Tornado ECR (do zwalczania stacji radarowych), których dostawy już się zaczęły i 212 śmigłowców, niszczycieli czołgów PAH-2 Tiger. Do statków powietrznych, których nie można uznać za samoloty i śmigłowce bojowe należą: Boeing-707 (transportowy), Transall C-160 (treningowo-transportowy), Canadian Challenger VIP (transportowy), VFW-614 VIP (transportowy), Dornier Do-28D Skyservant (łącznikowo-treningowy), UH-1D Iroquois SAR (śmigłowiec wielozadaniowy), BO-105 M i Alouette AOP (śmigłowce łącznikowe).

SIŁY LOTNICZE NRD

(stan na 31 grudnia 1989)

Luftstreitkraefte und Luftverteidigung (lotnictwo wojskowe i obrony powietrznej kraju): 20 samolotów Fulcrum (przechwytujący), 46 samolotów Su-22 M Fitter K (szturmowy, myśliwsko-bombowy; w marynarce wojennej — szturmowy morski), 140 samolotów MiG-21 FL PEM MF Fishbed (przechwytujący), 12 samolotów MiG-21 RF Fishbed H (rozpoznawczy), 30 samolotów MiG-23BN Flogger H (myśliwski) i 42 śmigłowce Mi-8T Hip F (transportowo-szturmowy).

Cały ten sprzęt, jak planuje obecnie RFN, jest przeznaczony na złom.

Poza sprzętem bojowym w skład lotnictwa NRD wchodziło: 18 śmigłowców Mi-2 Hoplite (łącznikowy), 12 samolotów Let-410 UVP (transportowy), 12 samolotów An-26 Curl (transportowy), 12 samolotów An-2 Colt (transportowy) i 40 samolotów Aero L-39 Albatros (treningowy).

krass. na podstawie „Aerospace World"



Następca ALBATROSA

W sierpniu 1961 odbywały się na lotnisku w Monino pod Moskwą konkursowe próby porównawcze trzech szkolnych samolotów odrzutowych, z których jeden miał szansę stać się ujednoliconym typem w lotnictwie wojskowym wszystkich ówczesnych państw — stron Układu Warszawskiego. Były to samoloty: czechosłowacki L-29 Delfin, polski TS-11 Iskra oraz radziecki Jak-30.

W wyniku prób wybór padł na Delfina, chociaż samolotem o lepszych właściwościach lotnych była Iskra. Niestety, awaria silnika, która zmusiła nieżyjącego już pilota doświadczalnego Andrzeja Abłamowicza do przymusowego lądowania znad Moskwy (zresztą mistrzowskiego) — na pewno zaważyła na wyborze. Inne zakulisowe plotki o finałach konkursu nadają się raczej do rubryki humoru...

A więc wybrano Delfina, co w następstwie zapewniło czechosłowackiemu przemysłowi lotniczemu pierwsze miejsce wśród światowych producentów odrzutowych samolotów szkolnych (np. Fouga Magister, Cessna T-37), które posłużyły wyszkoleniu tysięcy pilotów.

Przypomnijmy jeszcze, że samoloty L-29 Delfin nie weszły do służby tylko w polskim lotnictwie wojskowym. Pomimo wielostronnych nacisków nasi piloci szkolili się na Iskrach różnych odmian rozwojowych. Do dziś można je zobaczyć na polskim niebie.

Co warto dodać? Samolot L-29, konstrukcji inż. Zdenka Rubliča, został oblatany w 1959 z silnikiem brytyjskim BS Viper Mk 20. Samolot konkursowy latał z silnikiem krajowym M-701b, produkowanym następnie w praskich zakładach Motorlet — Jinonici. Prototyp Iskry też został oblatany z silnikiem Viper Mk 8, zaś samolot konkursowy miał silnik krajowy HO-10.

Łącznie w latach 1961—1973 zbudowano ponad 3500 Delfinów w różnych odmianach, powstałych pod kierunkiem inż. inż. Karela Tomaša i Jana Vlčka. Ostatnie Delfiny miały silniki o żywotności technicznej 1500 h i okresie międzyprzeglądowym 500 h.

W 1968 został oblatany (powstający od 1964) następny samolot L-39 Albatros konstrukcji inż. Jana Vlčka. Był to nowy samolot. Otrzymał najpierw silnik licencyjny AI-25W (ZSRR) o ciągu 14,4 kN, potem sprowadzane z zakładów Progress w Zaporożu specjalnie opracowane dla Delfina silniki AI-25 TL o ciągu 16,85 kN. Aerodynamika L-39 powstała wspólnie (VZLU — czechosłowacki Instytut Lotnictwa i CAGI w Moskwie).

Albatros produkowany w kilku odmianach w zakładach Aero Vodochody był użytkowany w państwach — stronach Układu Warszawskiego (bez Polski) oraz w: Afganistanie, Angoli, Beninie, Etiopii, Gwinei-Bissau, Iraku, Jemenie, na Kubie, Mozambiku, na Wyspach Św. Tomasza, Tanzanii.

Jak podają źródła czechosłowackie udział samolotów szkolnych L-29 i L-39 w światowym lotnictwie wojskowym wynosi 66%. Są one użytkowane w 20 krajach świata na 4 kontynentach (L-29 był użytkowany w 11 państwach 3 kontynentów).

Obecnie w zakładach Aero Vodochody powstał samolot nowej generacji: L-39 MS. Pomimo wyglądu zbliżonego do L-39 jest to nowy samolot.

Oto wykaz najważniejszych zmian i ulepszeń.

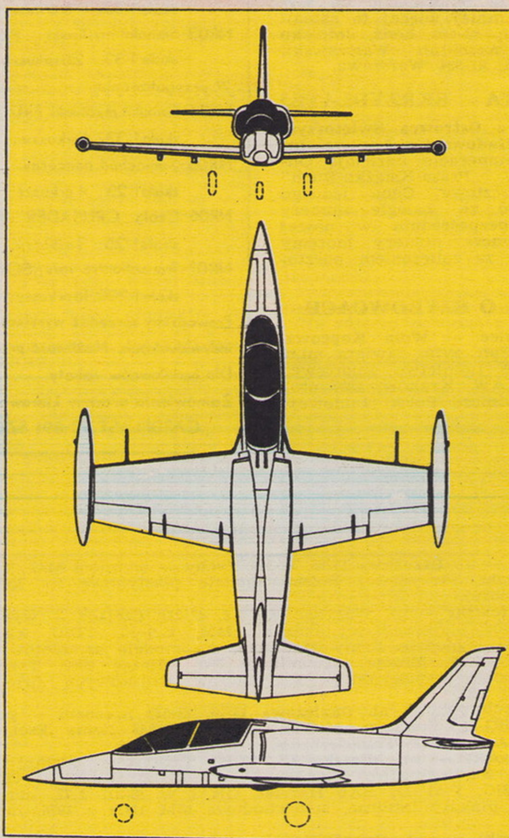
● Nowy dwuprzepływowy silnik odrzutowy DW-2 specjalnie opracowany dla L-39 MS przez zespół konstruktorski W. Łotariewa z ZSRR i zakłady ZVL-Považska Bystrica z CSRF (gdzie silnik ten jest produkowany seryjnie). Silnik DW-2 rozwijający większy ciąg znamionowy od AI-25TL w L-39, umożliwia uzyskanie na samolocie L-39 MS (na wysokości 5000 m) prędkości poziomej o 115 km/h większej od poprzednika, a przy ziemi większej o 90 km/h. Także wznoszenie jest porównywalnie większe: 26 m/s i 16,5 m/s na wysokości 3000 m. Wartość największego przeciążenia w ustalonym zakręcie na wysokości 5000 m wynosi dla L-39 MS 2,1 g.

● Nowe wyposażenie pokładowe, służące np. zmniejszeniu sił na sterownicach oraz imitowaniu wartości tych sił według poziomu występującego w samolotach bojowych, w zależności od prędkości lotu. Poza tym nowy jest system obrazowania informacji dla pilota. Opracowane w VZLU urządzenie pokładowe PES (Palubni Elektronický Systém) służy jednocześnie potrzebom uzbrojeniowo-nawigacyjnym. Dane są obrazowane na monitorach przeglądowych (zastosowania bojowe) i sytuacji poziomej (zastosowania pilotażowo-nawigacyjne). Wykorzystano do tego pokładowy komputer 16-bitowy.

Można jeszcze wymienić np. zastosowanie: przetworników analogowo-cyfrowych, cyfrowe wprowadzanie danych do układu regulacji silnika oraz opracowany w VZLU nowy system kontrolno-diagnostyczny, którego rejestrator pokładowy utrwala 150 parametrów, w tym informacje istotne dla określania np. stanu fizjologicznego ucznia podczas wykonywania różnych zadań.

Niektóre zastosowane przyrządy odpowiadają światowemu poziomowi. Jest nim np. wysokościomierz zintegrowany wskazujący wysokość barometryczną i dane z radiowysokościomierza. Sterowanie elektroniczne hamulców podwozia głównego, baterie kadmowo-niklowe, radiobusola (pracująca na nowej zasadzie) oraz nowoczesna radiostacja — zostały opracowane i produkowane są w CSRF.

● Zwiększono żywotność techniczną samolotu i bezpieczeństwo załogi. Zastosowano m.in. fotel wyrzucany pilota VS-2 typu zero-zero. Przewidywana żywotność samolotu L-39MS wynosi obecnie 4500 h lotu, gdy L-39 miał w chwili rozpoczęcia produkcji seryjnej żywotność tylko 3000 h. Docelowa żywotność L-39MS ma osiągnąć 6000 h. W Albatrosie był fotel pilota VS-1 BRI działający w przedziale wysokości O—12 000 m i prędkości lotu 100—900 km/h.



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 9,54 m, długość — 12,20 m, wysokość — 4,77 m, pow. nośna — 18,80 m². Masy — 4200/5500 (max. 6800) kg. Prędkość max. dopuszczalna Ma = 0,82. Prędkość max. lotu poziomego na wysokości 5000 m — 870 km/h (0 m — 790 km/h). Wznoszenie max. — 26 m/s, czas wznoszenia na 5000 m — 3,4 min. Pułap — 12 000 m. Zasięg bez zbiorników dodatkowych — 1200 km (czas trwania lotu — 2 h 43 min).

Mało znany jest fakt, że rozwój samolotów L-29 L-39 i L-39MS przebiegał na przestrzeni życia twórczego głównych i najsłynniejszych konstruktorów czechosłowackich, ostatni z nich — Jan Vlčk zmarł w 1984. Obecnie głównym konstruktorem zakładów Aero Vodochody jest inż. Vlastimil Havelka. Należy też wyjaśnić nieraz powtarzaną informację, że samolot L-39 miał silnik produkcji krajowej Walter Titan. Po prostu: kiedyś w reklamowych materiałach firmowych pospieszono się...

(JW)

Samolot Aero L-39MS oraz jego rysunek w trzech rzutach.

Zdjęcia: „Letectvi + kosmonautika". Tekst został opracowany na podstawie oficjalnych źródeł czechosłowackich



LISTY

WYJAŚNIENIE

W nawiązaniu do uwagi J. B. Cynka zamieszczonej w jego książce „Samolot bombowy PZL P-37 „Łoś" na str. 160 (odnośnik) uprzejmie proszę o zamieszczenie następującego wyjaśnienia:

Dla przedstawienia faktu zestrzelenia niemieckiego samolotu myśliwskiego przez kpt. obs. Władysława Dukszto w dniu 7.IX.1939 autorzy książki „Brygada Bombowa — kurs bojowy!" dysponowali relacjami:

1) kpt. obs. Władysław Dukszto (relacja sporządzona w październiku 1939 w Salon, Francja: „Z rozk. dcy dyonu wykonałem bombardowanie kluczem) 3 Łosie z wysokości 3200 mtr. kol. czołgów npl. na szosie Różan—Ostrołęka i Nowa Wieś—Ostrołęka. Po wyrzuceniu bomb, zauważyłem npl. samolot myśliwski, przed moim samolotem i wyżej około 300 mtr. lecący w tym samym kierunku. Nakazałem pilotowi sierż. Nowakowskiemu dodać gazu i włączyć busta, by się zbliżyć do samolotu npl. oddając krótkie serie z K.M. obserwatora. Po oddaniu ostatniej serii z odległości około 300 mtr. samolot npla został trafiony — wyskoczył w górę, prawym płatem — lewym zaś pionowo w dół, następnie przeszedł z tego położenia w dół ślizgiem na lewe skrzydło, zostawiając po sobie długą smugę czarnego dymu. Samolot npl. upadł po zachodniej stronie rzeki Narew w rejonie Ostrołęki. Po zestrzeleniu samol. npl. mój samolot został trafiony pociskiem działka plot. w maskę lewego silnika, z dołu. Na skutek zerwania maski silnika i złej pracy silnika i drgań lądowałem przymusowo po swojej stronie w rejonie na wschód od Ostrołęki".

2) ppor. obs. Kazimierz Bernas (relacja sporządzona 25.07.1944 w Blackpool — współuczestnik lotu kpt. Dukszto): „...7.9. 1939 brałem udział w bombardowaniu kluczem broni pancernej npla w rej. Różan. Wyniki zadowalające, gdyż broń pancerna maszerowała tym razem bardzo rozciągniętym szykiem, a wysokość bombardowania 2000 m była zbyt duża by bombardowanie przyniosło 100% efekt. W czasie lotu wraz z maszyną dcy klucza atakowałem ogniem K.M. niemiecki samolot, który zapalił się. Jedna maszyna z klucza zmuszona do lądowania, przy czym zniosła podwozie..."

3) kpt. pil. Stanisław Cwynar, dca XV dyonu bombowego (relacja złożona 11.08. 1944 w Biurze Historycznym Polskich Sił Powietrznych) „... 7.IX. Dyon rozpoznaje i bombarduje kolumny przeprawiające się przez Narew w rejonie Ostrołęki. Kpt. obs. Dukszto z pilotem sierż. Nowakowskim, wracając kluczami po zadaniu na lotnisko, ujrzeli pod sobą „Heinkla". Pilot dodał gazu i przypikował a kpt. Dukszto celną serią zapalił Niemca, który dał się tak głupio zaskoczyć..."

Jest zrozumiałe z powyższych relacji, że autorzy wybrali do „dowolnego opisu operacji Łosi w dniu 7 września" relację z „pierwszej ręki" tj. relację kpt. Dukszto. Ponadto z w/w relacji jednoznacznie wynika, że:

- nie wszystkie dostępne źródła (jak podaje autor „Łosia") wskazują, że kpt. Dukszto zestrzelił He 111, a przede wszystkim tego nie podaje „koronny świadek" — ppor. obs. K. Bernas — uczestnik tego lotu.
- zadaniem XV dyonu na dzień 7.IX. było rozpoznanie i bombardowanie kolumn przeprawiających się przez Narew w rejonie Ostrołęki, a nie jak podaje autor „Łosia" bombardowanie rejonu Łódź—Piotrków. Loty do tego rejonu odbyły się w dniu poprzedzającym tj. 6.IX.39. Wspominają o tym relacje kpt. Cwynara i ppor. Bernasa.

J. PAWLAK

POCZTA LOTNICZA

ADRESY

Marek Beresiński — Radom. Adresów prywatnych oraz firm zagranicznych nie podajemy.

GDZIE LATAĆ I SKAKAĆ?

Paweł Welc — Bydgoszcz oraz Czytelnik ze Skierniewic. Podajemy adresy — najbliższych ich miejsca zamieszkania — aeroklubów, gdzie mogliby uzyskać wszystkie potrzebne im informacje: Aeroklub Bydgoski, ul. Biedaszkowo 30, 85-157 Bydgoszcz-Szwederowo, tel. 30-162; dla Czytelnika ze Skierniewic do wyboru (odległość mniej więcej ta sama): Aeroklub Łódzki, 93-468 Łódź, lotnisko Lublinek lub Aeroklub Warszawski, ul. Księżycowa 1, 01-934 Warszawa.

PRENUMERATA SKRZYDLATEJ

Wiesław Fiob z Ostrowca Świętorzyskiego i Robert Gadowski z Łagowa. Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe. Cena jednego egzemplarza 2500 zł. Zaległe numery można nabyć bezpośrednio w naszej redakcji, pojedyncze numery możemy również wysyłać za zaliczeniem pocztowym.

INFORMACJE O SZYBOWCACH

Krzysztof Kubiec — Wola Kopcowa. Dane, o które Pan pyta, zawiera mi.n. książka „Polskie Lotnictwo Sportowe" wydana przez KAW, Kraków, 1987 oraz „Konstrukcje Lotnicze Polski Ludowej" Andrzeja Glassa.

LATACZE

Piotr Przybysz — Radwanice. Jak nam wiadomo, w Polsce produkcją lataczy zajmuje się kilku rzemieślników, a także wytwórnia spadochronów w Legionowie (Zakłady Sprzętu Technicznego i Turystycznego Aviotex). Niestety, nie znamy adresów wspomnianych rzemieślników.

KLUB «ISKRA»

Justyna Uszak — ul. Brzozowa 16/12, 43-100 Tychy — wymieni MM, TBiU, tomiki Biblioteczki Skrzydlatej Polski, modele plastykowe na książki o tematyce lotniczej.

Andrzej Zagartowski — ul. Waryńskiego 2/8, 41-250 Czeladź — wymieni pojedyncze numery „Skrzydlatej Polski", MM, L+K, TBiU, katalog firmy Esa z 1981 i modele firmy Matchbox na modele samolotów F-4, F-14, F-15, F-16, F-18, Mirage III, Mirage F-1, Mirage 2000, Tornado, Jaguar lub modele współczesnych śmigłowców wojskowych firm zachodnich w skali 1:72.

Tomasz Wojciechowski — ul. Odzieżowa 18/10, 71-502 Szczecin — poszukuje modelu MiG-29. Fulcrum, MiG 21, zestawu P-243 firmy Esci. Odstąpi model F16A z USAF Thunderbirds.

Stanisław Szparski — ul. Mieszka I/5, 33-101 Tarnów — odstąpi Aero MB-200, MiG-21, Su-7, Spitfire Mk IX, Bloch MB152, Liore el Olivier Leo 451, P-51 B/C, P-51 D, BAe Harrier GR 1 w skali 1:72, aerograf (prod. RFN) za plakaty lotnicze, samochodowe MM 11/12 z 1976, modele samolotów.

Paweł Katkowski — ul. Benedyktyńska 21/6, 50-350 Wrocław — wymieni Su-27 Revell w skali 1:72 na inny model w skali 1:72 lub 1:48. Jednocześnie poszukuje planów i dokumentacji do współczesnych samolotów myśliwskich oraz bombowych i myśliwskich z okresu II wojny światowej.

Andrzej Koleszka — Os. Hutnicze 3/29, 31-917 Kraków — poszukuje starszych TBiU i nr. od 135; tomików Biblioteczki Skrzydlatej Polski nr 3, 4, 6, 9, 12, 43; MM, PM. W zamian oferuje inne TBiU, MM, modele Smer (Potez 540, Amiot-143, I-153), OEZ, Novo, Novoexport, kalkomanie.

Jerzy Kowalik — ul. Słowackiego 33 m. 27, 42-200 Częstochowa — w zamian za Phantoma RF4E (Revell) i Thunderbolt II A-10 (Minicraft) oraz „Morze" nr 11/1938, 5, 6, 7/1939 pragnie otrzymać F-15, F-16 lub F-18. Poszukuje również modeli Dornier Do 17, B-17G, Mosquito, B-25 i Liberator.

Edmund Kaźmierski — ul. Leśna 1A m. 8, 78-125 Rymań — poszukuje nie sklejonych modeli plastykowych samolotów MiG-23, MiG-25, MiG-27, MiG-29, F-111 i F-14 w skali 1:48. W zamian oferuje nie sklejone modele samolotów w skali 1:72, MM od 1970, PM, farby Humbrol, literaturę lotniczą.

Jewgienij Kowaliszyn — ul. K. Libknechta 176, kw. 46, 350001 Krasnodar 1; Siergiej Kubasow — ul. Nurmakowa 75-32, 480096 Ałma-Ata; Jurij Gumiennyj — Winogradnyj per. d. 6, kw. 18, 252021 Kijów; Siergiej Szijan — ul. Pawła Popowicza d. 37, kw. 3, 340056 Donieck; Aleksiej Radiuk — ul. Newtona 115/2 kw. 18, 310162 Charkow-162 — wszyscy ZSRR — pragną nawiązać korespondencję na temat modeli.

OGŁOSZENIA DROBNE

SKRZYDLATA POLSKA SP 60

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA; korekta: ALICJA GZYŁO.

Stali współpracownicy: Waldemar Czerniszewski, Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — redaktorzy.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru 2500 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych — 3500 zł za 1 cm^2. Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 500 000 zł. Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00—15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: PBK w Warszawie III O/Warszawa nr 370015-64-64.

U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Tekstów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3561
Podpisano do druku: 1990-10-19.

PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37686X

LIGHTNING

Pierwsza (z czterech) tablic rysunkowych jednomiejscowego amerykańskiego dwusilnikowego samolotu myśliwskiego i myśliwsko-bombowego z okresu II wojny światowej Lockheed P-38L Lightning (błyskawica).

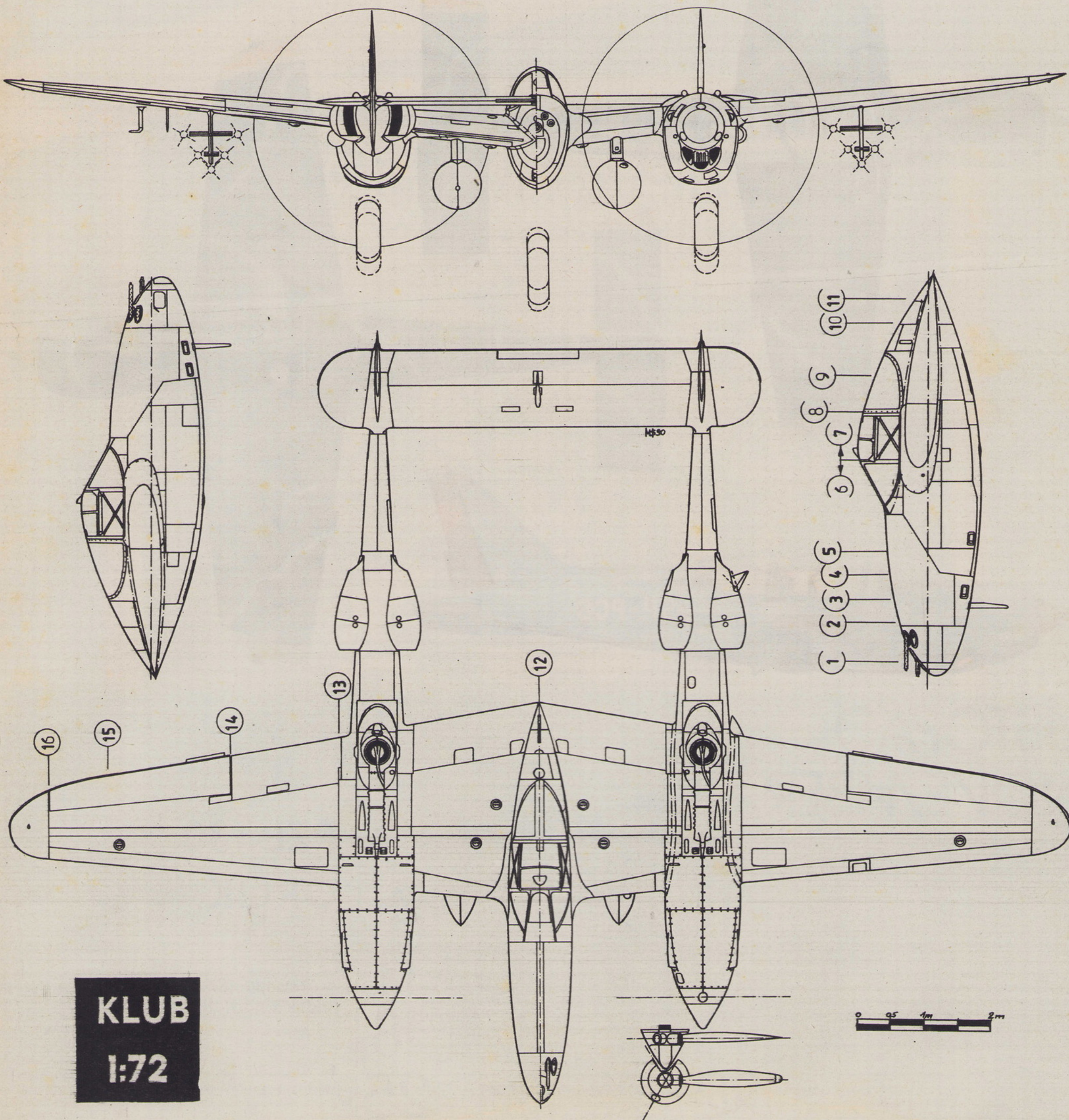
Autor opracowania i rysunków **MARIUSZ ŚLIWKA** zajął modelem 1:72 samolotu P-38L drugie miejsce w Mistrzostwach Polski Modeli Redukcyjnych w klasie F4IC juniorów.

Prototyp samolotu XP-38, opracowywany od 1937, został oblatany w 1939 uzyskując prędkość max. 661 km/h. Był osłonięty ścisłą tajemnicą. Po trudnym rozwoju (katastrofa, kłopoty z turbosprężarką itp.) wszedł jednak do produkcji seryjnej, a w 1942 do walki.

Łącznie zbudowano 9923 samoloty w odmianach Mk I, Mk II, D, E, F, G, H, J, L, M i F5. Najliczniejsza była odmiana P-38L (3923 samoloty). Piloci Lightningów wykonali 129 849 lotów bojowych, niszcząc 1721 samolotów przeciwnika w powietrzu i 749 na ziemi, przy stratach własnych 1758 maszyn. Zrzucono z nich 20 139 Mg bomb. Lightningi wyróżniły się bardzo małym stosunkiem strat do liczby lotów bojowych (zaledwie 1,4%).

Lightningi były użytkowane w lotnictwie amerykańskim na wszystkich frontach oraz w niewielkiej liczbie — w brytyjskim. Do najbardziej znanego epizodu należy wykrycie i zestrzelenie przez pilotów P-38 w 1943 — w rejonie Guadalcanal — samolotu głównodowodzącego flotą japońską. Wciąż pozostają nie opisane przypadki udziału polskich pilotów latających pojedynczo lub w parach na Lightningach, na głębokim zapleczu frontu europejskiego.

Lightning miał w niemieckim lotnictwie i obronie przeciwlotniczej jednoznaczną nazwę potoczną: **diabeł dwuogoniasty...**



opracował	Mariusz Śliwka
kreślił	



LISTOPAD
NOVEMBER

pon	wto	śro	czw	pią	sob	nie
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		
mon	tue	wed	thu	fri	sat	sun

PZL-130 ORLIK

- PZL-130 (SP-PCB) – prototyp Nr 003 (widok z góry, dołu i lewej strony)
- PZL-130 (SP-PCC) – prototyp Nr 004 (widok z lewej strony)

Tablica barwna: W. MAJKOWSKI